

Grand Prix von Frankreich

Für alle Autotypen

Wie Sie Benzin sparen



Neuer Sechszylinder
aus Frankreich

Fahrbericht Peugeot 604

Exklusiv

Ein Käfer für 25 000 Mark

300 km/h – Schallmauer für Sportwagen?

Test Lamborghini Countach





Tabac Original Der individuelle Duft

Tabac Original
Eau de Cologne
...wenn es auf Duft ankommt

Tabac Original
Eau Naturelle
...wenn es auf Frische ankommt



Ford oder Das honorierte Risiko



Ferdinand Simoneit

Als der Weltkrieg-I-Strategie Erich von Ludendorff gefragt wurde, wer denn nun wirklich die Schlacht von Tannenberg 1914 gewonnen habe — er als Generalstabschef oder sein Vorgesetzter Paul von Hindenburg —, gab er zurück: „Das weiß ich nicht genau. Aber wenn sie verlorengegangen wäre, hätte ich die Schuld gekriegt.“

Gesetzt den Fall, den Ford-Werken in Köln ginge es in diesem Sommer immer noch so erbärmlich wie vor einem Jahr, dann wüßten wir, wem wir die Schuld gäben: dem Generaldirektor Robert A. Lutz. Nun geht es aber Ford ungleich besser als noch vor zwölf Monaten — also gebührt Lutz auch das Verdienst des Aufschwungs. Weil wir Lutz ein Versagen angekreidet hätten, müssen wir ihm fairerweise auch den Siegeslorbeer zugestehen.

Keiner seiner Konkurrenten hat in diesem Jahr so viele Erfolge anhäufen können wie der neue Ford-Chef in Köln, der demonstriert hat, daß auch heute noch Ideen und Durchsetzungskraft gefragt sind und das Wohlwollen der Käufer erhalten.

Um Ford Deutschland war es ziemlich mies bestellt, als Robert Lutz am 1. August 1974 ins Foyer der Ford-Verwaltung in Köln-Deutz trat. Der Marktanteil war unter zehn Prozent gerutscht, die Autos aus Köln hatten keinen umwerfenden Ruf, und die Stimmung der Verkäufer entsprach in keiner Weise ihren Leistungen. In Köln war alles so traurig wie in Wolfsburg, in Rüsselsheim und in Neckarsulm. Und dann kam Lutz und zog alle mit. Seine Strategie: „Stolz auf das eigene Produkt.“ Seine Operationen: Autos nur noch mit kompletter Ausstattung und verdoppelter Garantie zu verkaufen.

Ich sehe den Ford-Konkurrenten noch vor mir, der müde abwinkte, als ich wissen wollte, was er von den Aktivitäten des Robert A. Lutz halte. „Gags“, sagte er, „Gags“ ohne jedes Bedauern: „Wo der damit bleibt . . . von Lutz spricht bald keiner mehr.“ Heute unterstellt niemand mehr Lutz, nur ein Showman zu sein.

Von seinen beiden Maßnahmen zur Rückgewinnung von Marktanteilen wollte auch Ford of Europe, Lutzens Aufsichtsorgan, nichts wissen. Die Aufseher im englischen Dagenham fragten: „Warum komplette Ausstattung und verdoppelte Garantie direkt für alle Modelle? Genügt nicht ein Modell für den Anfang?“, „Warum beschränken Sie die Verbesserungen nicht auf ein Jahr und sehen dann weiter?“, „Warum genügt nicht eine beheizbare Heckscheibe für die Deutschen?“, „Warum wollen Sie nicht zugleich auch den Verkaufspreis erhöhen?“ Lutz und seine Vorstandskollegen ließen sich nichts abhandeln.

Der Erfolg kam über Nacht. Hatte Ford im Januar nur 9,3 Prozent Marktanteil, war er im April schon auf 15,7 und im Mai auf 17,5 Prozent gestiegen. Lutz hängte Konkurrenten ab: Auf 100 zugelassene VW kamen im Januar 52, im Mai 80 Ford-Wagen; auf 100 zugelassene Opel im Januar 57, im Mai schon 110 Ford-Modelle. Die Bereitschaft des Robert Lutz zum Risiko ist also von den Autokäufern voll honoriert worden.

Was wäre wohl passiert, wenn Lutz — im Januar mit 9,3 Prozent Marktanteil und großen Sprüchen im Mund — im Mai immer noch bei 9,3 Prozent gestanden hätte? Er selber gab mir die Antwort: „Dann würde ich Ihnen heute nur sagen: Da steht mein Nachfolger . . .“

Tips und Tricks: So sparen Sie Benzin



Verbrauchsmessung: Nachtanken aus dem Meßglas.

Knapp 1000 Liter Benzin benötigte die Testabteilung bei Verbrauchsmessungen mit sechs Autos verschiedener Hubraumklassen. Welche konstruktiven Faktoren sich auf den Verbrauch günstig auswirken und wie sich in der Praxis Benzin sparen läßt, schildert ein Bericht auf **Seite 50**.

Test Countach



Countach, Tester Eicker.

Der Nachfolger des Lamborghini Miura ist ein Sportwagen der Superlative: 375 PS stark, offiziell 300 km/h schnell und 100 000 Mark teuer. Helmut Eickers ausführlicher Testbericht beginnt auf **Seite 28**.

Wink mit dem Daumen



Tramper Scholten.

Anhalter mitzunehmen ist nicht jedermanns Sache. Warum BMW- und Porschefahrer am ehesten auf den gestreckten Daumen reagieren und ob diese Gefälligkeit Risiken birgt, untersuchte Hannes Scholten. **Seite 60**

Editorial
Ford oder Das honorierte Risiko. **3**

Leserbriefe **24**

Impressum **26**

Vorschau **96**

Car-toon **98**

Magazin

Nachrichten **6**

White Horse
Ganz in Weiß: ein VW Cabriolet für knapp 25 000 Mark. **8**

Ford überholt Opel
Marktbericht Mai 1975. **11**

Strecken der Schrecken
Wie die Unfallbilanz auf manchen Autobahnen verbessert werden kann. **12**

Farbenlehre
Was nützen getönte Autoscheiben? **14**

Chancen in der Lücke
Die Entwicklung des AMC-Pacer: von der Wankel-Studie bis zur Hubkolben-Wirklichkeit. **14**

Schild-Bürger
Briten handeln mit originellen Autonummern. **15**

Vollgas! Vollgas!
Bundeswehrpanzer Leopard: die perfekte Fahrmaschine. **16**

Heavy Rider
Fahrbericht Harley-Davidson Elektra Glide FLH 1200. **22**

Test und Technik

Der Wilde
Test Lamborghini Countach LP 400: 300 km/h-Schallmauer für Sportwagen. **28**

Test intern Aus der Test-Praxis von auto motor und sport.	37
Nachrichten aus der Technik	40
Große Klappe Kurztest VW Passat LS: wahlweise auch mit Hecktür.	42
Haute volée Fahrbericht Peugeot 604: neues französisches Spitzenmodell mit Sechszylindermotor.	44
Sparverhalten Wie Sie weniger Benzin brauchen.	50
Ein kleiner Italiener Erfolgreiche Autos (2): Fiat 500.	56
Auto und Freizeit	
Meine Zeit in Rhyolite Fritz B. Busch besuchte eine Geisterstadt im Tal des Todes.	68
Ratgeber	
Trau' keinem unter 30 Wie schnell Anhalter auf deutschen Autobahnen vorwärtskommen.	60
Ladenhüter Ratschläge für Gebrauchtwagen- käufer: Fiat 124.	64
Sport	
„In Österreich wieder dabei“ Interview mit dem Rennfahrer Rolf Stommelen.	72
Der Tag des Jochen Mass Rundenrekord und dritter Platz hinter Lauda und Hunt beim GP von Frankreich.	89
Privatstunde Wie ein privates Porsche-Team am Norisring die Werkswagen von Ford und BMW schlug.	94

Der Allesüberwinder



Deutscher Kampfpanzer.

Der Bundeswehr-Panzer Leopard beeindruckt nicht allein durch Gewicht (40 Tonnen) und Leistung (830 PS), sondern auch durch seine Fähigkeiten im Gelände. Was der stählerne Koloß sonst noch alles kann, schildert Ferdinand Simoneit ab **Seite 18**.

Strahler 75

In strahlendem Weiß vom Scheitel bis zur Sohle präsentierte sich ein von der Firma Nordstadt präpariertes, 85 PS starkes VW Cabrio. Exklusivität sichern außer der Farbe auch der Preis (25 000 Mark) und die Auflage von nur 20 Exemplaren. **Seite 8**



Rarität: weißes Nordstadt-Cabrio.

Grand Prix Frankreich: Lauda, Hunt, Mass



Strahlender Dritter: Mass, Sieger Lauda.

Mit dem dritten Platz im Gesamtklassement noch vor seinem McLaren-Stallkollegen, dem Weltmeister Emerson Fittipaldi, empfahl sich Jochen Mass beim Grand Prix von Frankreich. Vor dem Kölner, der mit 1:50,6 Minuten einen neuen Rundenrekord für den Kurs von Paul Ricard aufstellte, kamen Hunt und Lauda zu weiteren Punkten. **Seite 89**

Fahrbericht Peugeot 604



Französische Oberklasse: neuer Peugeot 604.

Mit einer ganz neuen Sechszylinder-Limousine will die französische Firma Peugeot in der schon gut besetzten gehobenen Mittelklasse Fuß fassen. Ein erster Fahrbericht über den 604, der von dem gleichen Motor angetrieben wird wie der Renault 30 TS und der Volvo 264, beginnt auf **Seite 44**.

Nachrichten

VW und Opel: unbegrenzte Garantie

VW gibt ab sofort für alle Wagen des Konzerns ein Jahr Garantie mit unbegrenzter Kilometerleistung. Die ungewöhnliche Maßnahme zur intensiven Verkaufsförderung, die am 8. Juli vor der Hauptversammlung in Wolfsburg verkündet wurde, gilt weltweit für sämtliche VW- und Audi-Modelle sowie für den in geringen Stückzahlen verkauften Ro 80. Einzige Ausnahme: der neue Großtransporter LT, dem ein Limit von respektablen 50 000 Kilometern gesetzt wurde.

Am selben Tag gaben auch die Rüsselsheimer Opel-Werke bekannt, daß für alle in der Bundesrepublik ausgelieferten Opel-Personenwagen ab sofort eine Garantie von einem Jahr ohne Kilometerbeschränkung gilt. Kunden, die vor diesem Termin bedient wurden, können mit einer großzügigen Auslegung der Kulanzbestimmungen rechnen.

Experten-Meinung

„Vor den Erfolg haben die Götter die Presse gestellt.“

Eberhard v. Kuenheim, Vorstandsvorsitzender von BMW, bei der Vorstellung der neuen 3er Reihe 316, 318 und 320.

Bonn spart

Der großzügige Umgang der Bonner Beamenschaft mit kostspieligen Staatslimousinen, die den Steuerzahler insgesamt jährlich rund 14 Millionen Mark kosten, wird stark eingeschränkt. Bis Ende 1976, so entschied das Bundeskabinett, soll eine Einsparungsaktion abgeschlossen sein, die eine Kürzung des 420 Autos umfassenden Fuhr-

parks um 20 Prozent vorsieht. Angestrebtes Sparziel: rund vier Millionen Mark weniger pro Jahr. Ein eigenes Auto mit Chauffeur, beliebtestes Standesymbol in Bonn, steht nur noch Ministern und Staatssekretären zu. Abteilungsleiter, denen bislang ebenfalls ein eigenes Auto mit Fahrer zustand, haben es in Zukunft schlechter: Sie müssen sich künftig aus dem allgemeinen Fuhrpark bedienen.

Überall 26 Prozent

Pünktlich zum 1. Januar 1976 soll das neue Organisationsnetz des VW-Konzerns über die Bundesrepublik gespannt sein. VW kündigte die Verträge mit den 80 privaten und selbstständigen Großhändlern und setzt an ihre Stelle 23 Generalvertretungen, an denen VW überall mit 26 Prozent beteiligt ist. In diese Vertretungen wird VW als Sacheinlage die sieben werkseigenen Audi-NSU-Großhändler einbringen. Die neuen Generalvertretungen werden die Rechtsform der GmbH & Co KG und landschaftlich bestimmte Firmennamen erhalten — etwa „VW Rhein-Ruhr“ und „VW Harz“. Die Namen der alten Privatinhaber sollen verschwinden.

Aston Martin gerettet

Für 5,5 Millionen Mark erwarb eine amerikanisch-kanadische Firmengruppe die in Konkurs geratene britische Sportwagenfirma Aston Martin. Die Produktion der exklusiven Autos soll umgehend wieder aufgenommen und sogar ausgebaut werden. Pro Jahr, so hofft Generaldirektor Fred Hartley, könnten dann 420 Wagen verkauft werden. Aston Martin war Ende 1974 in Konkurs gegangen, nachdem die britische Regierung einen Subventionsantrag abgelehnt hatte. Zu den neuen Besitzern gehören ein Industrieller aus den USA und der Eigner einer kanadischen Restaurantkette.



Bugattis Auto-Strich: Augen des Gesetzes



West: minus, Ost: plus

Alle Automobilnationen mußten im letzten Jahr einen Rückgang ihrer Fahrzeug-Produktion hinnehmen. Nur die Ostblockstaaten — von der Explosion der Ölpreise und der Diskussion um Wert und Unwert des Autos nahezu unberührt — meldeten eine Zunahme.

Land	Veränderung gegenüber 1973 in Prozent	Anteil an Weltproduktion in Prozent
Italien	— 9,4	5,2
Frankreich	— 4,4	9,0
England	— 9,9	5,6
Bundesrepublik	— 22,7	9,6
USA	— 20,9	29,3
Japan	— 7,5	19,2
Ostblock	+ 12,4	7,3

Auto im Fernsehen

ZDF

Väter der Klamotte

Rasende Kisten auf den Pisten.
Freitag, 18. Juli,
18.20 Uhr.

ARD

Der 7. Sinn

Urlaub in der DDR.
Freitag, 18. Juli,
22 Uhr.

ARD

Die Sportschau

GP von England.
Samstag, 19. Juli,
17.48 Uhr.

ZDF

Hand aufs Herz

J. Fuchsberger testet
Ihr Verkehrsverhalten.
Samstag, 26. Juli,
17.50 Uhr.

Chrysler/Simca: wieder teurer

Um durchschnittlich fünf Prozent erhöhte Chrysler/Simca die Preise der Modelle bei gleichzeitig verbesserter Ausstattung. Als Gründe für die Preiserhöhung werden gestiegene Lohn- und Materialkosten in Frankreich sowie der im Kurs stark abfallende Franc angegeben. Die neuen Preise der wichtigsten Modelle (alte Preise in Klammern):

1000 LS	DM 6 698,- (6 368,-)
1000 GLS	DM 7 398,- (7 098,-)
1000 Rallye 1	DM 8 198,- (7 798,-)
1000 Rallye 2	DM 9 698,- (9 148,-)
1100 GLS	DM 9 798,- (9 298,-)
1100 TI	DM 11 298,- (10 898,-)
1301 Special	DM 10 098,- (9 598,-)
1501 Special	DM 10 698,- (10 198,-)
Chrysler 160	DM 12 398,- (11 798,-)
Chrysler 180	DM 13 198,- (12 548,-)
Chrysler 2 Ltr.	DM 14 798,- (13 998,-)

Leseraktion: Ein Jahr Golf

Die Teilnehmer an der Fragebogen-Aktion (siehe Vorschau auf Seite 96), die im nächsten Heft von auto motor und sport gestartet wird, nehmen automatisch an einer Verlosung teil. Einsendeschluß ist der 31. August 1975. Fragebogen liegen dem Heft 16 bei oder sind direkt bei der Motor Presse, 7 Stuttgart 1, Postfach 1042, zu haben. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Insgesamt gibt es 20 Preise zu gewinnen und zwar:

1. Preis:

ein Blaupunkt-Autoradio „Berlin“ mit elektronischem Suchlauf und Verkehrsfunk-Decoder.

2. Preis:

2 000 Liter Benzin.

3. Preis:

1000 Liter Benzin.

4.-5. Preis:

je 500 Liter Benzin.

6.-10. Preis:

je ein Autoradio Blaupunkt „Frankfurt“.

11.-20. Preis:

je eine kostenlose Inspektion für einen Golf (Limit: 200 DM).

Wie man hört soll ...

... Ford Deutschland

das 50jährige Firmenjubiläum zeitgemäß bescheiden feiern. Am 28. August 1928 hatte Henry Ford in Berlin die erste Ford-Firma, ein Montagewerk, gegründet; Ford Köln kam erst fünf Jahre später. Ford-Chef Robert A. Lutz denkt nur daran, wegen des Jubiläums „einige Granada mit viel Zubehör auszustatten“, der Belegschaft eine Spende zu geben („weil das in Deutschland üblich ist“) und Henry Ford II nach Deutschland einzuladen. Seinem Eigentümer will Lutz das eigentliche Jubiläumspräsent nachreichen: 20 Prozent Marktanteil für Ford Deutschland.



Ford-Chef Lutz: bescheiden.



Opel-Chef McCormack: sauschlecht.

... Opel im Geschäftsjahr 1974 nur durch Kniffe darum herumgekommen sein, Verluste nachzuweisen. 1973 hatte Opel noch 400 Mark pro Wagen verdient, 1974 nur 10,62 Mark – weil ein Jahresüberschuß von 6,1 Millionen Mark nur nach Auflösung von Rückstellungen in Höhe von rund 50 Millionen Mark erzielt werden konnte. Berücksichtigt man das tatsächliche betriebswirtschaftliche Ergebnis, so betrug der Verlust etwa 200 Mark pro Wagen. Bitterer Kommentar von Opel Generaldirektor J. P. McCormack: „1974 war ein schlechtes, ein sauschlechtes Jahr.“

... die Audi-Führung – Vorstands-Chef Gottlieb M. Strobl, Entwicklungschef Ferdinand Piech – einen „Schönheitsfehler“ beseitigen: die Verwechslungsgefahr ihres Audi 80 mit dem VW Passat. Bereits im nächsten Frühjahr wollen Strobl-Piech einen geän-



Audi-Chefs
Strobl
(links),
Piech:
facelifting

derten Audi 80 auf die Straße bringen. Auch VW-Entwicklungsvorstand Professor Ernst Fiala spricht jetzt von einem „Schönheitsfehler, der unter dem Druck der Ereignisse hingegenommen werden mußte“.



White Horse

Ganz in Weiß: ein VW Cabriolet für knapp 25 000 Mark.

Von Fritz Reuter

Ein ebenso autobeegeisterter wie begüterter Italiener hatte die Idee: Er wollte seinen mit individuellen Fortbewegungsmitteln ohnehin gut bestückten Fuhrpark um ein VW Cabrio bereichern, das ganz anders sein sollte als die insgesamt 263 000 bisher von Karmann produzierten Exemplare — strahlend weiß nämlich, mit weißem Verdeck und weißem Leder im Innenraum, mit stärkerem Motor und speziellen Komfort-Extras.

Bei Karmann in Osnabrück, wo täglich 60 Käfer-Cabrios gebaut werden (rund zwei Drittel davon für den Export), ließen sich derartige Wünsche nicht erfüllen — schon gar nicht der nach einem schneeweißen Verdeck: 90 Prozent aller Cabrios werden mit schwarzem Verdeckstoff bestellt, die restlichen 10 mit grauem.

Den richtigen Partner für die Verwirklichung seines weißen Traums fand der italienische Frischluft-Fan in Hannover: Das Autohaus Nordstadt, VW-Händler mit 100 Mitarbeitern, sah hier eine reizvolle Aufgabe für die haus-eigene Tuning-Abteilung, die ausgefallenen Wünschen stets aufgeschlossen gegenübersteht. Die Nordstadt-Mannen, die eng mit der Technischen Hochschule, dem Volkswagenwerk und anderen Tuning-Betrieben zusammenarbeiten, ließen beispielsweise vor drei Jahren einen sorgfältig abgedichteten und bis zum Dach mit Wasser gefüllten VW von einem Taucher durch Hannover chauffieren oder sie verpflanzten den 210 PS starken Sechszylinder des Porsche Carrera in einen Käfer (auto motor und sport Heft 21/1973).

Eine Schneeflocke im Sommer: das exklusive Nordstadt-Cabrio mit weißer Sonderlackierung, weißem Verdeck, weißen Ledersitzen und — gewiß eine Rarität — weiß gespritzten Leichtmetallrädern.

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 90 x 78,4 mm, Hubraum 1998 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,5 : 1, Leistung 85 PS bei 4200 U/min, spezifische Leistung 42,5 PS/Liter, maximales Drehmoment 17,3 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (4200 U/min) 11,0 m/s, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Luftkühlung durch Gebläse, Druckumföschmierung mit Ölkühler, 2 Doppel-Fallstromvergaser Solex 40 PDSIT, mechanische Benzinpumpe, 41 Liter-Benzintank im Bug, Batterie 12 V 36 Ah, Drehstromlichtmaschine 600 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,78, II. 2,06, III. 1,24, IV. 0,82, R. 4,01, Achsantrieb 3,875.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	153,2 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h	2,5 s
0 bis 60 km/h	4,5 s
0 bis 80 km/h	7,9 s
0 bis 100 km/h	12,0 s
0 bis 120 km/h	20,1 s
0 bis 140 km/h	36,5 s
1 km mit stehendem Start	35,1 s
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)	
40 bis 60 km/h	5,8 s
40 bis 80 km/h	11,6 s
40 bis 100 km/h	17,7 s
40 bis 120 km/h	25,6 s
1 km ab 40 km/h	37,5 s

VERBRAUCH

Superbenzin
Testverbrauch 12,5 L/100 km

RICHTPREIS

VW Cabrio Nordstadt . . . DM 23 220,85
Hersteller: Autohaus Nordstadt, 3 Hannover, Vahrenwalder Straße 193.

Dagegen erscheinen die Umbauarbeiten am Cabrio eher bescheiden. Trotzdem darf das Ergebnis beträchtliche Exklusivität für sich in Anspruch nehmen. Der italienische Initiator bestand nämlich darauf, daß von der weißen Sonderserie nur insgesamt 20 Exemplare gefertigt werden dürfen — und er ließ sich das schriftlich geben.

Zwölf sind bereits in festen Händen, die restlichen acht gehen zügig ihrer Vollendung entgegen. Die Nachfrage werden die Nordstädter damit kaum befriedigen können. Sie hoffen deshalb inständig, daß ihr Kunde aus dem Süden bald ein paar neue automobile Spielzeuge findet und sie dann möglicherweise aus der vertraglichen Vereinbarung entläßt.

Die Reaktionen der Umwelt auf den Testwagen — von manchen Betrachtern liebevoll als „weiße Hochzeitskutsche“ oder „kleiner Gatsby“ tituiert — machten solches Hoffen nur zu verständlich. Wo er auch parkte, erfreute er sich wohlwollenden Interesses, und selbst in der Nachbarschaft bleicherer Luxusgeschöpfe fand er gebührende Beachtung. Vor allem von weiblichen Sehleuten, die angesichts des für Sitzbezüge und Seitenverkleidungen verwendeten weißen Leders der Zweitwagen-Idee ganz neue Aspekte abgewannen — zumindest bis sie den Preis für die weiße Pracht (siehe Kasten Seite 10) hörten. Schmuckstücke, auch automobile, sind nun einmal nicht billig.

Eine freundliche Grundstimmung verbreitet das Nordstadt-Cabrio nicht nur bei Außenstehenden, sondern in gleichem Maße bei Fahrer und Passagieren. Besonders dann, wenn bei Sonnenschein oben ohne gefahren werden kann. Aber auch bei trübem Wetter herrscht unter dem weißen Verdeck eine so ungewöhnliche Helle, daß schlechte Stimmung gar nicht erst aufkommt. ▷

VW Cabriolet von Nordstadt

Nicht zuletzt trägt das auf zwei Liter Hubraum vergrößerte, 85 PS leistende Triebwerk dazu bei, daß man sich im weißen Cabrio gut angezogen fühlt. Die Teile für die frisierte, von zwei Doppel-Fallstromvergasern gespeiste Maschine bezieht Nordstadt übrigens von Oettinger, dem Altmeister des VW-Tunings. Das Ergebnis dieser Zusammenarbeit ist eindeutig positiv: Der Motor überzeugt durch die vorhandene Kraft ebenso wie durch seine Kultiviertheit und verhält sich im Alltagsbetrieb genauso unproblematisch wie das Serienaggregat.

Die Fahrleistungen sind durchaus zufriedenstellend: Der Testwagen beschleunigte in 12 Sekunden von 0 auf 100 km/h, legte den Kilometer mit stehendem Start in 35,1 Sekunden zurück und war 153,2 km/h schnell.

Wichtiger noch als diese effektiven Werte ist allerdings die deutlich bessere Elastizität des Motors: Beim Beschleunigen im IV. Gang, der zudem noch etwas länger übersetzt ist als in der Serie, vergingen von 40 bis 100 km/h nur 17,7 Sekunden – gut zehn Sekunden weniger als beim Serienauto. Das bedeutet, daß man, sobald es die jeweilige Verkehrssituation erfordert, auch aus niedrigen Drehzahlen kraftvoll beschleunigen kann, ohne zum Schalthebel greifen zu müssen. Gerade beim Offenfahren, das eine geruhssamere Gangart begünstigt, wird diese Motorcharakteristik als angenehm empfunden.

Das Plus an Leistung und Durchzugskraft, das die Zweiliter-Maschine bietet, läßt sie sich mit Superbenzin honorieren – auf Normalkraftstoff reagiert sie mit unwilligem Klingeln. Übertriebenen Durst entwickelt sie hingegen nicht: In Anbetracht der möglichen Fahrleistungen und der selbst bei geschlossenem Verdeck aerodynamisch nicht übermäßig vorteilhaften Form darf ein Testverbrauch von 12,5 Litern pro 100 km als günstig gelten.

Im übrigen gleicht das Nordstadt-Cabrio dem Serien-Pendant: Handlichkeit und Bedienung verdienen gute Noten, das Fahrwerk erlaubt flotte Kurventempi, an der Verarbeitungsqualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, das Verdeck ist solide gefertigt, schnell zu öffnen und verwöhnt in geschlosse-



Weißstrahler für finanzstarke Frischluftfreunde: Nordstadt-Cabrio.

Preise

Grundpreis	
VW 1303 LS Cabrio	DM 12 130,-
Sonderlackierung	DM 332,-
Tankverschluß	DM 19,-
Handbrems-Kontrolleuchte	DM 37,-
Beheizbare Heckscheibe	DM 152,-
Automatik-Gurte	DM 62,-
Außenspiegel rechts	DM 21,-
Geschlitztes Blech vorn	DM 5,-
Scheibenwischer-Intervallschaltung	DM 38,-
Weißes Verdeck, Innenausstattung weißes Leder, mit weißem Leder bezogene Sportsitze	DM 5 000,-
Leichtmetallfelgen und Dunlop SP-Reifen	DM 1 110,-
Zweiliter-Motor	DM 2 997,-
Ölkühlung	DM 721,50

Langer IV. Gang	DM 410,70
Überführung	DM 179,-
Kfz-Brief	DM 6,65
Gesamtpreis Nordstadt-Cabrio	DM 23 220,85

Mögliche Sonderwünsche

Stereo-Radio, Cassettenspieler, vier Lautsprecher	DM 1 500,-
Elektrische Fensterheber für beide Türen	DM 1 500,-
Klimaanlage (für 2 Liter-Motor)	DM 2 250,-
Standheizung	DM 675,-
Lederlenkrad	DM 200,-
Ciblé-Zusatzscheinwerfer weiß	DM 200,-
Alle Chromteile weiß lackiert	DM 400,-
Alle Chromteile schwarz eloxiert	DM 2 000,-

nem Zustand die Insassen durch einen wohnlich wirkenden Dachhimmel, der jegliches Gestänge verbirgt.

Eines steht fest: Bei streng sachlicher Betrachtungsweise spricht kaum etwas für den Kauf eines Nordstadt-Cabrios, denn für mehr als 23 000 Mark gibt es fraglos bessere Motorisierungsmöglichkeiten. Fest steht aber auch, daß es

genügend Auto-Enthusiasten gibt, die konfektionierten Großserienmodellen nichts abgewinnen können und bereit sind, sich den Reiz des Besonderen etwas kosten zu lassen. Und wer einen der noch nicht vergebenen weißen Wagen aus Hannover ergattert, darf immerhin behaupten: weißer geht's nicht.



Ford überholt Opel

Marktbericht Mai 1975.

Nähezu sechs Jahre gingen ins Land, ehe die Ford-Werke auf dem deutschen Markt wieder mehr Autos als Erzrivale Opel verkaufen konnten. Zum letzten Mal gelang dies den Kölnern im September 1969, als Ford mit 26 303 Zulassungen Opel um 2853 Exemplare übertreffen konnte. Diesmal war der Vorsprung der Kölner vor der General Motors-Tochter mit 3314 Autos noch geringfügig größer.

Besonderer Käufergunst erfreute sich der neue Escort. Das kleinste Modell aus dem Hause Ford übertraf die Vor-

jahres-Verkaufszahlen des Vorgängermodells um 244,5 Prozent und schob sich hinter VW Golf und vor VW Passat sowie Opel Kadett und Rekord auf Platz zwei der Bestsellerliste. Ebenfalls besser als im Vorjahr gingen die Geschäfte bei den modifizierten Modellen Taunus und Granada, deren Aufwind – ähnlich wie beim Escort – zu einem großen Teil auf die Komplettausstattung und die verdoppelte Garantie zurückzuführen sein dürfte.

Nicht wiederholt wurden die zweistelligen Zuwachsraten der Monate März

(+ 14,5 Prozent) und April (+ 24,6 Prozent): Mit einem Plus von 6,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr ging es auf dem Inlandsmarkt vielmehr um einiges langsamer bergan. Daran wird sich in den kommenden Monaten nicht allzuviel ändern, denn der Handel erwartet für die Sommermonate eine weitere Beruhigung der Nachfrage. Wesentlich ungünstiger war die Geschäftsentwicklung für die deutsche Automobilindustrie allerdings auf den Auslandsmärkten: Exportiert wurden im Mai nur 123 085 neue Autos – über ein Viertel weniger als im gleichen Monat 1974.

HERSTELLER	Mai 1975	Mai 1974	Veränd. in %*	HERSTELLER	Mai 1975	Mai 1974	Veränd. in %*	HERSTELLER	Mai 1975	Mai 1974	Veränd. in %*
Alfa Romeo	3 647	2 143	+ 70,2	126	1 263	2 065	- 38,8	Sonstige	182	66	-
Audi NSU	13 869	12 089	+ 14,7	127	1 893	2 352	- 19,5	Peugeot	4 686	5 690	- 17,6
Audi 50	4 063	—	—	128	2 186	3 041	- 28,1	Porsche	302	287	+ 5,2
Audi 80	5 392	7 813	- 31,0	131	2 094	—	—	Renault	10 229	13 791	- 25,8
Audi 100	4 299	4 149	+ 3,6	132	1 314	1 889	- 30,4	R 4	3 045	5 023	- 39,4
Sonstige	46	4	—	133	355	—	—	R 5	2 404	2 908	- 17,3
NSU	69	123	- 43,9	Sonstige	514	1 105	-	R 6	1 259	1 531	- 17,8
Autobianchi	460	645	- 28,7	Polski-Fiat	68	67	+ 1,5	R 12	1 176	1 667	- 29,5
BMW	13 779	10 223	+ 34,8	Ford	35 534	24 301	+ 46,2	R 15	308	269	+ 14,5
1502	2 553	—	—	Escort	12 964	3 763	+244,5	R 16	1 652	1 894	- 12,8
1602	1 823	2 023	- 9,9	Capri	2 537	5 517	- 54,0	R 17	159	248	- 35,9
1802	1 754	1 919	- 8,6	Taunus	10 968	8 543	+ 28,4	Sonstige	226	253	-
2002	1 372	1 762	- 22,1	Consul	1 212	4 774	-	Skoda	441	277	+ 59,2
518/520	3 226	1 679	+ 92,1	Granada	7 121	1 063	-	Toyota	976	887	+ 10,0
525	1 125	1 729	- 34,9	Sonstige	732	641	-	1000	253	—	—
528	620	—	—	Honda	122	208	- 41,3	Corolla	64	431	- 85,2
2500	441	416	+ 6,0	Lada	940	—	—	Carina/Celica	314	315	- 0,3
2800	4	74	—	Leyland/Innocenti	1 248	1 402	- 11,0	Sonstige	345	141	-
3.0/3.3 L	818	486	+ 68,3	Mazda	336	—	—	Volkswagen	42 605	39 370	+ 8,2
Sonstige	43	135	-	Mercedes-Benz	16 738	17 318	- 3,3	Käfer	4 729	15 616	- 69,7
Chrysler/Simca	5 237	5 434	- 3,6	200, 230/4	4 525	4 488	+ 0,8	Polo	3 064	—	—
Citroen	5 217	4 019	+ 29,8	200 D, 220 D, 240 D	6 921	6 793	+ 1,9	Golf	17 544	232	-
2 CV	1 326	2 064	- 35,8	230/6, 250, 280,	—	—	—	Passat	12 255	17 371	- 29,5
Dyane	159	268	- 40,7	280 E	1 821	2 326	- 21,7	Scirocco	2 567	1 659	+ 54,7
Ami	19	116	- 83,6	280 S, SE, 350 SE,	—	—	—	VW-Porsche	66	172	- 61,6
GS	2 322	1 084	+114,2	450 SE	2 639	3 169	- 16,7	Sonstige	2 380	4 320	-
ID/DS 19-23	98	419	-	280 SL, 350 SL,	—	—	—	Volvo	1 275	960	+ 32,8
CX	1 061	—	—	450 SL	348	227	+ 53,3	242/244	886	773	+ 14,6
Sonstige	232	68	-	Sonstige	484	315	-	245	171	90	+ 90,0
DAF	920	1 107	- 16,9	Opel	32 220	37 290	- 13,6	264	158	79	+100,0
Datsun	1 530	902	+ 69,6	Kadett	11 962	16 755	- 28,6	Sonstige	60	18	-
Fiat	9 718	10 672	- 8,9	Rekord	11 479	10 541	+ 8,9	Sonst. Deutsche	19	245	-
Fiat/Italien	8 726	9 804	- 11,0	Manta	1 002	1 584	- 36,7	Sonst. Ausländer	652	997	-
SEAT/Spanien	682	822	- 17,0	Ascona	6 202	7 429	- 16,5	Gesamt:	202 768	190 324	+ 6,5
Zastava/Jugosl.	310	46	+573,9	Commodore	1 093	727	+ 50,3				
Fiat 500	99	220	- 55,0	Diplomat, Admiral	300	188	+ 59,6				

* Neue und auslaufende Modelle sind in der Prozent-Bewertung nicht berücksichtigt.

Strecken der Schrecken

Wie die Unfallbilanz auf manchen Autobahnen verbessert werden kann.

Das Rezept ist verblüffend einfach: „Man beseitige markante Unfallschwerpunkte auf den Autobahnen und erhalte 30 Prozent weniger Unfälle.“

„Und das ist mit keiner Geschwindigkeitsbegrenzung zu erreichen“, nennt ADAC-Chefstatistiker Hans-Joachim Vorholz den erfolgreichsten Weg zu einer besseren Unfallbilanz auf bundesdeutschen Autobahnen.

Denn auf den Autobahnen spielt der Zustand der Straße bei Kollisionen eine gewichtige Rolle. Bei Regen tief unter Wasser stehende Passagen, fehlende Einfädelungs- und Verzögerungsspuren auf Uralt-Autobahnen und zu eng geführte Kurven treiben die Unfallquote drastisch in die Höhe.

Besonders häufig kracht es auf alten Autobahnen. 50 Prozent des Bundesautobahn-Netzes stammen aus den Jahren vor 1966. Darauf werden 68,6 Prozent der Gesamtfahrleistungen abgespult, wobei jedoch 80,7 Prozent aller Unfälle geschehen. Nur 31,4 Prozent der Fahrleistungen müssen die Fernstrecken neueren Datums verkraften. Dabei ereignen sich lediglich 19,3 Prozent der Autobahn-Unfälle.

Insgesamt, so entdeckte der ADAC, existieren auf den alten Autobahnen 206 Unfallschwerpunkte, die sich auf 1,8 Prozent des Netzes verteilen. Als Gefahrenpunkt gilt, wenn pro Kilometer und Jahr mehr als zehn Unfälle registriert werden.

Ein besonders eklatantes Beispiel befindet sich in Baden-Württemberg.

Kurlos und gefährlich: das Stuttgarter Dreieck

An manchen Tagen ähneln Passagen des Stuttgarter Autobahndreiecks — Treffpunkt der Autobahnen aus München, Karlsruhe und Heilbronn — eher dem Versuchsfeld einer Reifenfirma. Die Fahrstreifen sind mit Brems- und Schleuderspuren übersät und demolierte Leitplanken zeugen von harter Berührung.



Entsprechend ungünstig sieht die Bilanz des vor dem Krieg errichteten Bauwerks aus, das in Hoch-Zeiten bis zu 45 000 Autos pro Tag verdauen muß: 1974 gab es im engeren Bereich exakt 100 schwere Kollisionen.

„So einen Mist gibt es in der gesamten Bundesrepublik nicht mehr“, beklagt denn auch Polizeihauptmeister Friedrich Baier, zuständiger Sachbearbeiter bei der Autobahnpolizei, die negativen Auswirkungen des verschlungenen Dreiecks, das als einmalig gilt.

Wer nämlich aus Richtung Karlsruhe kommt und die Autobahn am Stuttgarter Dreieck verlassen möchte, muß — ein gefährliches Unikum — zuvor beide Fahrspuren der Autobahn München — Heilbronn überqueren.

Der Grund für die Kreuzung: Die Ausfahrt Leonberg ist unmittelbar hinter dem Treffpunkt zweier Autobahnen placiert.

Das Stuttgarter Autobahndreieck, ein unübersichtliches Bauwerk aus der Vorkriegszeit, gilt als besonders markanter Unfallschwerpunkt: Jährlich geschehen dort rund 100 schwere Karambolagen — Stauungen und Auffahrunfälle zählen zur Tagesordnung.

Unfallfördernd sind freilich auch simple Einfädel-Manöver in die vorfahrtsberechtigten Autobahn München — Heilbronn. Vor allem solofahrende Lastzuglenker können die von rechts einmündende Autobahn nur schlecht überblicken — der Start in die vielbefahrene Strecke erfolgt meist blind.

Wann das gefährliche Bauwerk endlich entschärft wird, ist unklar. „Ein Umbau ist seit zehn Jahren im Gespräch“, resigniert Friedrich Baier, und der zuständige Abteilungsleiter im Autobahnbauamt, Oberbaudirektor Anton Trattner, vertröstet auf später: „Frühestens in den 80er Jahren ist daran zu denken.“



Foto: Weltmann

Das jahrzehntelange Gerangel zwischen Umweltschützern, Gemeinde und Politikern um das großflächige Projekt im dichtbesiedelten Raum geht vor allem zu Lasten der Autofahrer: Im Bereich des kurvigen Autobahndreiecks geschahen in den letzten zehn Jahren an die tausend Unfälle, und unzählige Staus kosteten Zeit und Geld.

Eng und alt: viele Unfälle

Baden-württembergische Autobahnen gelten freilich auch ohne Stuttgarter Dreieck als gefährlich. Auf 684 Kilometer existieren 45 Unfallschwerpunkte – allein 30 drängen sich auf einem 60 Kilometer langen Stück bei Stuttgart auf engstem Raum zusammen.

Starker Berufs- und Wirtschaftsverkehr, nur zwei Fahrspuren pro Richtung und fehlende Standstreifen – jedes defekte Auto sorgt für einen Stau – belasten Polizei und Kranken-

dienste gleichermaßen. Und uralte Betonleitplanken auf den Mittelstreifen, die jetzt erst gegen stabile Konstruktionen ausgetauscht werden, beförderten schleudernde Wagen fast ungehindert auf die Gegenfahrbahn.

Auf der schwäbischen Schmalspurstrecke zwischen Stuttgart und dem Stau-Dauerpunkt Aichelberg geschehen besonders viele Auffahrunfälle.

schon Verkehrsministerium auf einen weiteren Gefahrenpunkt hin. Wie die Unfallstatistik positiv beeinflusst werden kann, zeigt ein Beispiel:

Als auf der Strecke Limburg – Wiesbadener Kreuz der dreispurige Ausbau durchgehend beendet war und das wechselweise Fahren von zwei auf drei Spuren und umgekehrt aufhörte, gingen die Unfälle um 50 Prozent zurück.

Wo es am meisten kracht

Auf elf bundesdeutschen Autobahnstrecken passieren besonders viele Unfälle. Die Gründe: veraltete Straßen und hohes Verkehrsaufkommen.

Autobahnstrecke	Unfallrate*)	Unfälle (1974)	Länge (km)
Neuwied – Frankfurt	25,64	385	113,4
Kamener Kreuz – Westhofen	28,76	125	23,2
Walldorfer Kreuz – Karlsruhe	31,91	164	37,7
Nürnberg – München	36,53	593	157,0
Stuttgart – Aichelberg	38,80	248	46,9
Bad Homburg – Darmstadt	40,01	244	32,7
Biebelried – Nürnberg	41,31	441	101,9
Köln-West – Neuwied	45,10	545	76,4
Inntal – Salzburg	45,20	230	68,8
Frankfurt – Aschaffenburg	45,72	257	37,4
München – Inntal	54,13	387	56,3

*) Unfälle pro 100 Millionen Fahrzeugkilometer

Die Gründe: Zwischen Kilometer 182 und 184 führt eine überwiegend von Pendlern benutzte Ausfahrt häufig zu Verstopfungen. Weil sich die Abbieger kilometerweit auf der rechten Fahrspur der Autobahn stauen, gab es allein 1974 rund 125 Karambolagen.

161 schwere Kollisionen verzeichnete man 1974 einige Kilometer weiter, wo es wegen der sechsprozentigen Steigung am berühmten Aichelberg permanent zu Stauungen kommt: Auf der rechten Spur (keine Standspur vorhanden) keuchen mit zehn km/h die Laster empor – dem Schnellverkehr bleibt nur ein Fahrstreifen.

Von drei auf zwei: Gefahrenpunkt

„Wenn es beim Wechsel von drei auf zwei Fahrspuren zur Verengung kommt, dann bumst es halt“, weist Ministerialrat Dieter Felke vom hessi-

Ähnlich rapide wird die Unfallquote auf der Strecke Frankfurt – Kassel absinken, nachdem im Juni 1975 nach langjähriger Bauzeit der berühmteste Engpaß im hessischen Autobahnnetz beseitigt wurde. Die für 22 Millionen Mark überholte und nun sechsspurige Urselbachtal-Brücke hatte während des Umbaus ziemliches Unheil angerichtet: Pro Jahr war es im Baustellenbereich zu rund 200 schweren Karambolagen gekommen.

Solche markanten Punkte, 206 an der Zahl, sind über das ganze Bundesautobahn-Netz verstreut und den zuständigen Stellen seit Jahren bekannt. Sie existieren auch heute noch, weil in vielen Verkehrsbehörden das Aufstellen preiswerter Geschwindigkeitsschilder dem kostspieligen Um- und Neubau vorgezogen wird. Eine Chance wird damit freilich vertan: mehr für die Sicherheit auf den Straßen zu tun als es Limitierungen und auch Richttempo je vermögen.

Uwe Brodbeck

Farbenlehre

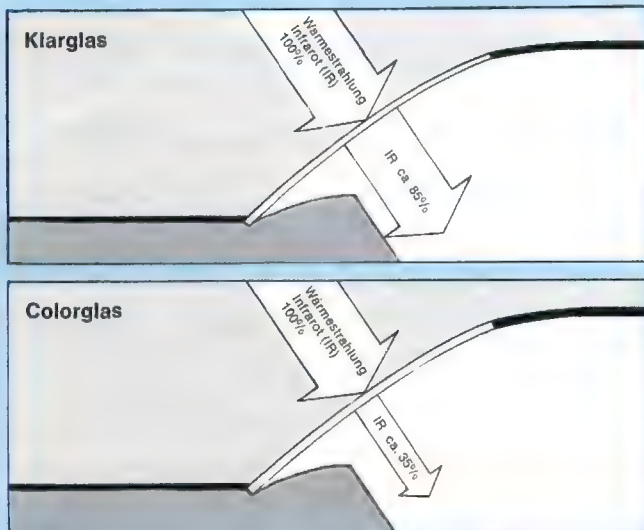
Was nützen getönte Autoscheiben?

Gefärbte Scheiben — in den USA eines der meistgewünschten Extras — bürgern sich auch in der Bundesrepublik zunehmend ein — speziell bei Wagen der oberen Preiskategorie: Immerhin 70 Prozent aller Käufer eines Mercedes der S-Klasse bestellen die offiziell Wärmeschutzglas genannten Scheiben gleich mit.

Diese Bezeichnung trägt das Farbglas zweifellos zu

mit Duldung des deutschen Gesetzgebers bis zu 25 Prozent, Seiten- und Heckscheiben sogar bis zu 30 Prozent des Lichts ausfiltern. Das ist vor allem dann bedenklich, wenn der Fahrer eine Sonnenbrille trägt oder an Farbsehschwäche leidet: In diesem Fall sind rote Ampelsignale schwerer erkennbar.

Autofahrer, die sich den kostspieligen Luxus von getöntem Glas leisten, tun



Wärmedurchlässigkeit: Color- und Klarglas im Vergleich.

Recht, denn es läßt nur 35 Prozent der infraroten Strahlung durch, während bei klaren Scheiben 85 Prozent der Wärmestrahlung in den Innenraum gelangen können. Das Resultat: eine bis zu vier Grad niedrigere Temperatur im Wagen.

Diesen unbestreitbaren Vorzug begleitet ein gewichtiger Nachteil: Gefärbtes Glas schluckt Licht. Zwar läßt auch klares Glas nicht alle sichtbaren Strahlen durch, absorbiert aber nur zehn Prozent von ihnen — gefärbte Windschutzscheiben dürfen dagegen

dies allerdings selten wegen seiner wärmedämmenden Eigenschaften, sondern weil das Farbglas — so ergab eine Umfrage — dem Auto ein „ästhetischeres und wertvolleres Aussehen verleiht“.

Die Glashersteller tragen dem Wunsch nach gediegenem Erscheinungsbild bereits Rechnung: Das Neueste auf dem Markt ist ein goldfarbenedes Glas, das nicht nur das Äußere vorteilhaft betont, sondern zudem „einen freundlichen Schimmer“ ins Wageninnere bringt.

Chancen in der

Die Entwicklung des AMC-Pacer: von der Wank

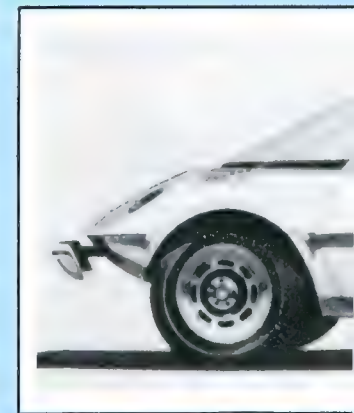
Detroits mit Abstand kleinstes Autowerk, AMC, lebt vom Gespür für Lücken. Schon die Vorläuferfirma Nash hat sich interessant gemacht, 1954 entstand die American Motors Corporation aus der Verbindung mit Hudson, unter dem Nash-Markennamen Rambler machten Kompaktwagen das Image und verloren es.

Auftrieb kam 1969 mit dem Subkompakt-Zwerg Gremlin, und der Pacer kann nach Newsweek-Urteil „easily the year's trend-setting domestic model“ werden, kursbestimmendes Auto des Jahres.

Die Entwicklung des Pacer begann Anfang 1971 mit futuristischer Ambition: Ein Wankelmotor war vorgesehen, europäische Designs der Wankel-Hoffnungszeit standen Pate. Kompakt und leise sollte das Triebwerk im Heck einer unkonventionellen Kompakt-Kabine liegen, doch es gibt auch Skizzen eines ultrakurzen Zweisitzers mit Hubkolben-Reihenmotor quer vor der Hinterachse. Grundsatz bei allen Entwürfen der Studienphase war eine „neue Umgebung“ für Fahrer und Passagiere: maximale Sicht und Übersichtlichkeit, guter Einstieg, Wendigkeit und gewohnte Innenbreite.

Von Juni bis September 1971 wurden sämtliche Möglichkeiten durchgespielt. Dann entstand ein 1:1-Tonmodell, im Februar 1972 lagen Form und Technik im Prinzip fest, und ab September 1973 liefen die ersten Versuchswagen. Im Juni 1974 schließlich begann die Nullserie und im September 1974 bereits die Auslieferung der Pacer-Wagen.

Obwohl von kühnen Träumen zurückgesteckt werden mußte, ist der Pacer nicht nur etwa eine Karosserieversion des Gremlin, sondern Eigenwuchs auch in der Basis. Zwar hat er wie der Gremlin hinten eine simple Blattfeder-Starrachse, doch er ist beträchtlich breitspuriger. Die Karosseriebreite entspricht der US-Straßenkreuzer-Oberklasse. Dieser Minuspunkt für deutsche Parkverhältnisse ist in den USA ein psychologisches Plus und erreicht mitsamt der überbreiten rechten Tür und der Verwendung von viel Glas den angestrebten exquisiten Eindruck.



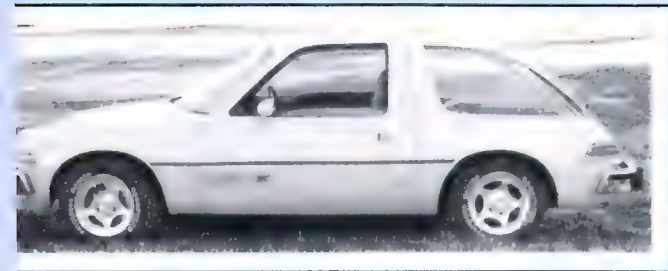
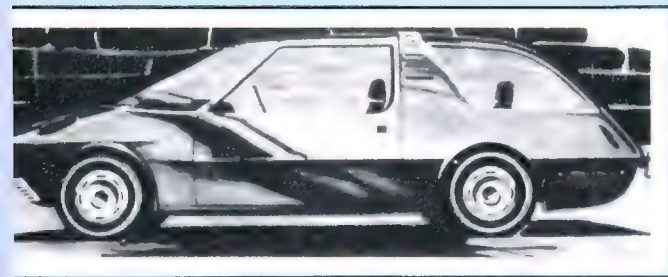
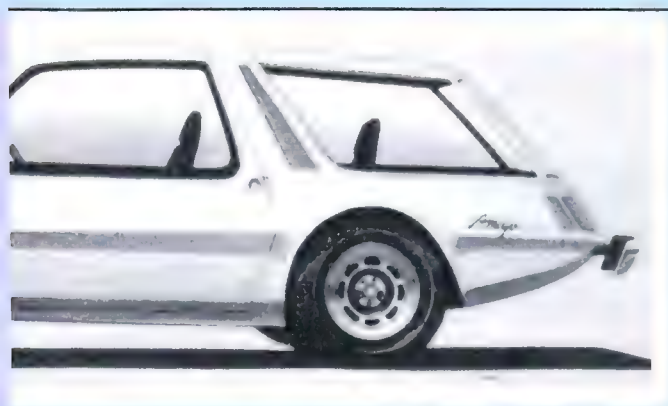
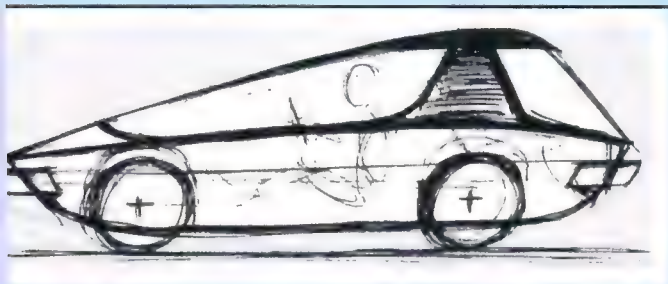
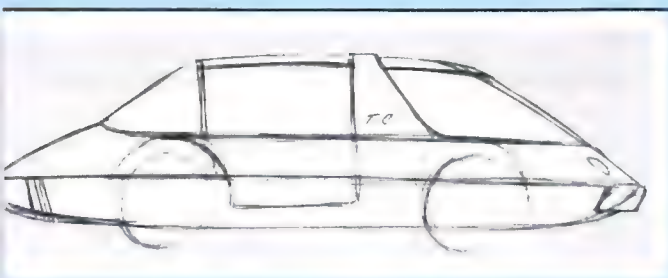
Die Entwicklung eines Autos: von futuristischen Wankel-Studien (oben) bis zum Endprodukt mit konventionellem Triebwerk (unten).

Daß in den knapp bemessenen Bugmotorraum des Pacer nur Sechszylinder mit 3,8 und 4,2 Liter gezwängt wurden, während der Gremlin zu diesen Motoren auch einen Fünfliter-V8 bietet, entspricht der Marketing-Zielsetzung in einem Land, das auch über Motorcharakter und Fahreigenschaften seine eigenen Vorstellungen hat.

P. S.

Lücke

studie bis zur Hubkolben-Wirklichkeit.



Schild-Bürger

Briten handeln mit originellen Autonummern.

Walter Mills aus dem englischen Birmingham besaß einen uralten Vauxhall und verkaufte ihn für umgerechnet 3000 Mark; Jim Whitam aus Sussex erlöste für seinen verrosteten Mini 2800 Mark, und der Londoner Dave Allum bekam für einen klapprigen Austin gar 5600 Mark. Grund für die profitablen Geschäfte: Sie besaßen Autos mit besonders originellen Nummernschildern.

die bis zu 5000 Mark verlangt werden. Aber auch dreifache Buchstabenkombinationen, die möglicherweise den Initialen des Besitzers entsprechen, erzielen Preise von rund 2500 Mark.

Fast 60 000 Mark kostete das Autohaus H. R. Owen ein alter Rolls-Royce mit dem Kennzeichen „RR 1“; davon waren knapp 25 000 Mark ausschließlich für die Stoßstangenzier bestimmt.

Besonders beliebt sind beim Handel mit britischen Nummernschildern die Schnapszahlen. „KJS 111“ kostet um 2500 Mark.

PNDA
REGISTRATIONS
"Yours Personally"
J. GIFFORD
MEMBER
TEL: BRIGHTON (0273) 551436

KJS 111	£450	FGM 75	£95	66 DTW	£125
JPV 111	£295	DSS 84	£150	89 HBM	£125
(JP V 111)		EPJ 15	£95	2 PPJ	£99
GPV 111	£295	RLW 15	£145	700 SNW	£75
(GP V 111)		HTS 16	£145	5361 TW	£75
ONJ 11	£95	TNJ 22	£125	7301 KM	£75
110 KHW	£145	RHJ 28	£75	2010 LJ	£95
222 JNW	£145	PCW 85	£125	3111 PJ	£125
444 MHW	£195	SHM 69	£99	777 NBJ	£125
666 GPK	£145	TTW 1E	£125	GJS 951	£125
BS 6407	£195	CPM 1B	£145	KRS 944	£145
JM 6542	£145	6 WKM	£125	LJS 544	£145
NS 3968	£125	9 FNM	£125	THM 503	£99
GV 464	£145	13 CSM	£175	WBJ 202	£99
RHM 27	£195	13 RKN	£125	VNJ 3	£99
PWH 53	£95	20 PYW	£95	VEV 4	£145
BJE 95	£95	29 TE	£195	WHV 4	£145
RFE 75	£49	90 KV	£145	WHV 5	£145

Im Königreich Großbritannien verbleiben nämlich, anders als in der Bundesrepublik, die Autokennzeichen beim Besitzer. Wer Glück hat und bei der Zulassung eine phantasievolle Ziffern- und Buchstabenkombination erwischt, gilt etwas im Land der Snobs. Wer Pech hat, muß sich ein passendes Schild kaufen.

Daher bieten in britischen Autozeitschriften Privatleute und Händler den begehrten Snob-Schmuck gleich spaltenweise an. Besonders beliebt sind Schnapszahlen oder niedrige Nummern, für

Der Londoner Boutiquenbesitzer Russell Marks handelte einem Dorfpfarrer einen maroden Triumph für den dreifachen Neupreis ab, weil er seiner Frau Francine das Kennzeichen „FM 1“ zum Geburtstag schenken wollte.

Besonders beliebt sind auch Buchstabenreihen wie etwa „SAM“, „BOB“ oder „SUE“, da sie Vornamen entsprechen. Den Vogel schoß freilich der Besitzer eines Rolls ab: Er fährt mit dem Schild „PENI 5“ spazieren – wobei die Ziffer kaum von einem Buchstaben zu unterscheiden ist.

Vollgas! Vollgas!

Bundeswehrpanzer Leopard: die perfekte Fahrmaschine.

Panzer sind der Natur der Sache nach reine Folterinstrumente – auch für die eigene Besatzung.

Da hocken vier oder fünf Mann in einem Stahlkasten, dessen Motoren eine Phonstärke im Innenraum von rund 120 dBA machen; selbst wenn die Männer nur einen Meter voneinander entfernt sind, müssen sie sich über Funk verständigen. Im Innenraum glüht eine Temperatur bis zu 40 Grad

Deutsch: Der Fahrer will kotzen.“ So starke Schwingungen machen das Fahrzeug bei schneller Fahrt durch unebenes Gelände zu einem Schiff bei Windstärke 6. Acht Hertz versetzen sogar den Kehlkopf des Panzerkommandanten in Eigenschwingungen, so daß er sein Befehle nicht mehr verständlich formulieren kann.

Was von Panzern und Panzerfahrern heutzutage verlangt wird, berichtet

ren zum Team der Psychologe wie der Fachmann für Fahrersitze. Das Ergebnis ist augenscheinlich: Waren damals Panzer schon perfekte Kampfmaschinen, so sind sie jetzt auch noch perfekte Fahrmaschinen.

827 Techniker, davon 92 diplomierte und graduierte Ingenieure sowie 85 hochqualifizierte Panzerwarte, bilden das Stammpersonal der Erprobungsstelle 41 Auf dem Grüneberg in Trier-



Ein 10-Zylinder-Mehrstoffmotor mit 1500 PS bewegt den Leopard leichtfüßig durch jede Art von Gelände. Höchstgeschwindigkeit

Celsius. Ölrückstände verdunsten, Schußgase sind das glatte Gegenteil von reinem Ozon. „Und im Ernstfall“, ahnt der Bundeswehr-Psychologe Dieter Wiegand, „kommt bei der Besatzung noch etwas Erschwerendes hinzu: die Angst.“

Wiegand weiß noch mehr: „Beim Panzer ist die Baugruppe Mensch der schwächste Teil.“ Ähnlich stark wie die Angst schwächen nämlich auch mechanische Schwingungen des Panzerfahrzeugs die Einsatzkraft selbst erfahrener Besatzungen. Bei Schwingungen von einem Hertz zum Beispiel merkt der Fahrer noch nichts, zwei Hertz sind leichter Trab, drei Hertz Galopp. Bei vier Hertz haben die Füße des Fahrers keine dauernde Berührung mehr mit dem Gaspedal, außerdem beginnt sich der Magen zu drehen – Wiegand: „Auf

Diplomingenieur Schell, Direktor der Erprobungsstelle für Rad- und Kettenfahrzeuge der Bundeswehr in Trier: „Auch nach achtsündigem Marsch durch feindliches Gebiet muß die erste Schußserie zu 80 Prozent aus Treffern bestehen.“

Schells Lieblingswort klingt für den Berichterstatter, der vor 30 Jahren zum letztenmal einen Panzer fuhr, zumindest befremdlich. Es heißt „Fahrkomfort“.

Früher war der Erprobungsort für neue Panzerfahrzeuge die strapazierte Truppe im Einsatz, heute treibt die Bundeswehr bei der Entwicklung und Konstruktion einen Aufwand wie eine Automobilfabrik. Nicht mehr der Kanonen- und Motoren-Konstrukteur hat das alleinige Sagen, gleichberechtigt gehö-

Kürenz, Direktor Schell, Deutschlands erstem Panzerwart, steht ein Jahresetat von 20 Millionen Mark zur Verfügung.

Schell, Waffenoffizier der Panzertruppe im Zweiten Weltkrieg, hat den deutschen Standardpanzer Leopard I und seinen noch nicht in Serie fabrizierten Nachfolger „Leo II“ – vom Modell Leopard II existieren derzeit erst 15 Fahrzeuge – monatelangen Fahrttests in Alaska, Texas und Sardinien unterzogen. Dabei erwies sich die Krauss-Maffei-Konstruktion sogar dem amerikanischen Standardpanzer M 48–A 2, von dem bei der deutschen Truppe einige Tausend eingesetzt sein dürften, klar überlegen.

Schon der Vergleich einiger Grunddaten beweist das:

Kriterium/Typ	Leo I	Leo II	M 48
Gewicht in t	40	50	47,6
PS	830	1500	660
Drehzahl U/min	2200	2600	2900
Geschwindigkeit km/h	65	72	48
Verbrauch in l/100 km	160	300	500
Tankinhalt in l	955	1200	1270

Die Stärke eines Panzers zeigt sich nicht nur in seiner Bewaffnung (Leopard I: Kanone 105 mm / 64 Granaten an Bord; M 48: Kanone 90 mm / 60

meter weit, der Deutsche 450 bis 500 Kilometer. Was ein Panzer wert ist, bekommen die Experten der Erprobungsstelle 41 schnell heraus.

„In Trier“, hatte der Wachsoldat am Eingang zur Erprobungsstelle Auf dem Grüneberg gesagt, „läuten entweder die Glocken oder es regnet.“ An dem Tag, an dem Generalleutnant Willikens, Präsident des Bundesamtes für Wehrtechnik und Beschaffung in Koblenz,

gleicht heute die Geländefahrt mit dem Leopard einer Sportwagentour. Ein handlicher Sportwagenlenker muß denn auch zuerst entriegelt werden, bevor ans Fahren gedacht werden kann. Die nächsten Tätigkeiten sind:

- Druck auf einen Knopf mit der Bezeichnung VA (Vorwärts-Automatik), NA (Neutral = Leerlauf) und RA (Rückwärts-Automatik);
- Ist zum Beispiel an der Schaltertafel links vom Fahrer die Automatik einge-



km/h. Der Leopard wadet. Er taucht bis drei Meter Tiefe; Froschmänner (rechts) haben festen Untergrund ermittelt.

Schuß). Fast wichtiger als die Feuerkraft ist erfahrungsgemäß die Beweglichkeit eines Panzers – gefragt ist die Startkraft, mit der er blitzschnell aus der Deckung fährt, feuert und seine Position wieder verändert.

Amerikas Kampfpanzer M 48 hat da nicht viel zu bieten. Als vor einigen Jahren Schells Experten in Trier den neuen M 48 mit dem russischen Weltkrieg-II-Modell T 34 verglichen, erwies sich der Oldtimer aus der Sowjetunion dem Neuling aus den USA im Startsprung – aus der Deckung heraus und zurück – noch klar überlegen. Im Wettbewerb mit dem deutschen Leopard I fällt der mächtige M 48, sozusagen der Cadillac unter den US-Tanks, sogar bei dem Kriterium „Fahrbereich“ deutlich ab: Mit seinem Tankinhalt kommt der durstige Amerikaner nur 240 Kilo-

Leopard I – Stückpreis 1,3 Millionen Mark – und I-Nachfolger Leopard II – Stückpreis 2,1 Millionen Mark – automotor und sport für einen Fahrbericht überließ, regnete es. Es goß seit Tagen, das Übungsgelände Auf dem Grüneberg war eine einzige Schlammwüste.

„Leo“ I ist ohne Kanone 6,94 Meter lang, 3,25 Meter breit und 2,87 Meter hoch. Daimler-Benz hat den Zehn-Zylinder-Mehrstoffmotor gebaut, das Getriebe mit der Typenbezeichnung ZF 4HP-250 stammt aus der Fahrradfabrik Friedrichshafen. 20,7 PS sind erforderlich, eine Tonne des Fahrzeugs zu bewegen (die Daten des Leopard II unterliegen der Geheimhaltung).

War das Panzerfahren im letzten Krieg mit seinen Stütz- und Lenkbremsen eine muskelbildende Schwerarbeit, so

stellt, muß der Fahrer entscheiden, welchen der vier Vorwärts-Gänge er wählt (oder ob er den einzigen Rückwärts-Gang einstellen will). Dann schiebt er einen Hebel auf den gewählten Gang; ● Vollgas geben und fahren (in jedem Gang kann angefahren werden).

Der Fahrer sitzt zwar eng, aber unerwartet bequem in seinem Sitz. Mit einem kleinen Hebeldruck stellt er die Höhe seines Sitzes ein.

Der Leopard reagiert auf die kleinste Bewegung des Lenkrades. Vorsichtig – es sind immerhin 30 Jahre her – wird angefahren. Das Gelände steigt an – „Vollgas!“, schreit der Fahrlehrer. Mit Vollgas kommt der Wagen hoch, überfährt einen langen Kurs mit rötlichem Schlamm, in dessen knietiefen Löchern das Regenwasser noch

Fahrbericht Leopard

frisch aussieht. 65 km/h schafft er leicht, sobald er halbwegs festen Boden unter seinen 55 Zentimeter breiten Ketten verspürt. Der Leopard I klettert über Hindernisse bis zu 1,15 Meter Höhe mühelos, Steigungen bis zu 60 Prozent beanspruchen den 40 Tonnen schweren Panzer nicht.

Nach einem großen Schlenker über dem auf dem Berg fast ebenen Übungsplatz wird dem Berichtersteller Gewißheit, daß der „Leo“ I selbst ansehnliche Dellen im Boden mit voller Fahrt widerspruchslos hinnimmt. Das Gas wird zu keiner Zeit zurückgenommen, die Unebenheiten des Bodens schluckt der Wagen.

Motor ab? „Vollgas! Vollgas!“, empfiehlt der Unteroffizier, und Unteroffiziere haben immer recht. Das tückische Schlammloch in der Mulde war in der Tat kein Hindernis.

Jetzt kommt ein langer Hang, nach links und in Fahrtrichtung abfallend. Er ist glatt wie Schmierseife. Sobald das Gas nur eine Idee zurückgenommen wird, beginnt der Wagen hinten wegzurutschen. Mit dem Bleifuß allein ist sicheres Durchkommen.

Der Fahrer eines nachfolgenden Leopard zögert an der gleichen Stelle und steht dann still. Er gibt wieder Gas, Vollgas sogar, und der Wagen wühlt sich ein. Bald ist die gesamte Wanne des Panzers einschließlich Laufwerk im Morast verschwunden. Stunden

Panzer fahren will, braucht nicht viel – nach einem Lkw-Führerschein nur einen speziellen Führerschein für Panzerkampfwagen.

Dagegen ist die Betreuung der Panzer praktische Wissenschaft. Die Erprobungsstelle, so General Willikens, ist eingerichtet, „um die technische Leistungsfähigkeit militärischer Rad- und Kettenfahrzeuge quantitativ zu erfassen und zu bewerten“. Immer wieder werden die lebenswichtige Zuverlässigkeit des Antriebs sowie das Brems- und Kühlsystem geprüft.

Herzstück der Motoren-Wissenschaft ist jetzt ein rollender Leistungsprüfstand: das Meßfahrzeug Mf-60 der Firma Erhard Lauster in Stuttgart. Das fast 80 Tonnen schwere und etwa 3,4



Wanne und Fahrwerk sind in knietiefem Morast versackt.



Das Meßfahrzeug Mf-60.



Mf-Zugkraft 60 Tonnen.

Dann kommt die erste Senke, es geht gut 50 Prozent nach unten. Rechts lauert ein steiler Abhang, links liegen zerfahrene Bäume. Spontanes Zögern, den Hang zügig zu fahren – „Nicht zuviel Gas weg!“, brüllt der Fahrlehrer. „Und unten Vollgas! Vollgas, Mann!“

Unten, wo die Matsche von einer riesigen Wasserlache verdeckt ist, spritzt der Dreck, als der Leopard mit Vollgas durchfährt. Aber dann kommt – immer noch ist kniehohes Schlamm und zäher Lehm – ein Hang ziemlich steil. Der Wagen wird langsamer – würgt der

braucht ein 1100-t-Bergepanzer der Amerikaner, um den Leopard wieder freizukriegen.

„Panzerfahrer“, sagt Psychologe Wiegand, „sind oft noch sturer als ihre Panzer.“ Er hat untersucht, welche Intelligenz-Anforderungen an die 120 Funktionsgruppen der Bundeswehr gestellt werden müssen. Auf Platz 1, dem höchsten Intelligenzverlangen, steht der Düsenjägerpilot, auf Platz 120 der Munition schleppende Infanterist. Der Panzerfahrer rangiert auch ziemlich hinten – auf Nummer 108. Wer einen

Millionen Mark teure Einzelstück ist ein Labor auf Rädern. Panzer, die liegengeblieben sind, müssen nicht mehr in die kilometerweit entfernte liegende Werkstatt zurück, um auf dem Achs- oder Lenkgetriebeprüfstand durchleuchtet zu werden.

Entwickler Lauster: „Außer den Amerikanern, Engländern und Russen können nur wir noch so etwas. Alle anderen beherrschen nicht einmal die Technologie, Panzer an Ort und Stelle zu untersuchen und instand zu setzen.“

F. S.

DER FRISCHE DRUM IST LEICHT ZU DREHEN



DRUM
ein Halbzwarer,
der wirklich frisch
zu Ihnen kommt.
Doppelt verpackt-
frisch bis zum Öffnen.



In versiegelter
Polypackung.
Für 2,25 DM
eine Menge Spaß
zum Drehen.





Händler- und Service-Organisation in der BRD und West-Berlin:

AACHEN,
Autoschleife, Tel. 0241/730 83
Eisenauer + Lantotte, Tel. 0241/16 23 76
AHLER,
Hubert Harting, Tel. 023 82/27 21
ALLGEMEINE,
Auto-Jahre, Tel. 023 28/23 07
ALDORF,
Hubert Nüsser Jun., Tel. 024 04/18 86
ALTBACH/Neelander,
Klaus Lenkemann & Co. OHG,
Tel. 023 82/75 04 30
ALTENRUCH/Geiseler,
Günter Schreiber, Tel. 047 22/6 36
ALTENRUCH/Westerwald,
Jürgen Idenberger, Tel. 039 51/20 83
ALTENSTADT,
Reinhold Schramm, Tel. 060 47/30 80
ALZENAU,
Autohaus Amberg, Tel. 060 33/4 40
AMBERG,
Peltke + Hofmann, Tel. 096 21/8 17 86
ASCHAPFENBURG,
Autohaus Amberg,
Tel. 096 21/14 18 19
AUGSBURG,
Peter Schödel, Tel. 0821/85 61 80
R. Stöber Automobile, Tel. 0821/308 78
BADEN-BADEN,
Hans-Peter Nagel, Tel. 078 21/2 26 72
Autohaus Hannich-Schwabe,
Tel. 072 21/8 13 40
BAD HERSFELD,
Auto-Center Eichard Kirchstein,
Tel. 086 21/77 22 88
BAD HOMBURG v. d. A.,
Hans Klein + Sohn, Tel. 061 72/4 23 89
Auto-Recht KG, Tel. 061 72/3 15 56
BAD HONFELT,
Peter Rautert, Tel. 023 34/34 06
BAD KIBBINGEN,
Karl-Heinz Pürsch, Tel. 091 78/14 13
BAD KREUZNACH,
Autohaus Jung, Tel. 061 83/32 17
Paul Weber - Kraftfahrzeuge,
Tel. 061 71/32 33
BAD MERGENTHEIM,
Bruno Rückert, Tel. 079 31/26 74
BAD NAUMHEIM,
Karl Hermann Schaefer,
Tel. 060 32/8 17 47
BAD OLZENLORE,
Hans-Dieter Feyerabend,
Tel. 045 31/33 19
BAD VILBEL,
Michael Krage GmbH, Tel. 061 93/76 85
BAD ZWISCHENHAIN,
Clark Mengers, Tel. 034 03/33 78
BALINGEN,
Anton Godinez, Tel. 074 33/86 28
BAMBERG,
Auto-Center, Tel. 09 51/37 59
BARDOWICK,
Richard Reich, Tel. 041 21/12 11 28
BARNAUM/Im Bienen,
Walter Böhm, Tel. 09 71/31 81
BAUMHOLZ,
Autoreparatur- und Handels-GmbH,
Tel. 067 43/43 68
BAUSCHLOTT b. Herzheim,
Autosalon Roger Schwallert,
Tel. 072 37/27 29
BEAVREUTH,
Rudolf Kell, Tel. 09 21/26 32
BECKUM,
Hubert Pfannkuche, Tel. 025 21/33 01
BERGISCHE-GLADBACH,
Kirk & Nicolini, Tel. 022 02/8 18 44
BERLIN,
Wolfgang Hinz, Tel. 030/78 34 30 51
Gerlinde Jahn, Tel. 030/43 21 04
Jürgen Reuter KG, British Cars,
Tel. 030/853 45
H. Richterhahn, Tel. 030/12 43 81
Herbert Schulte Automobile OHG,
Tel. 030/68 80 26
Franz Wache, Tel. 030/4 93 88 87
BETZWEILER-WALDE,
Wilfried Lüh, Tel. 074 58/2 88
BIELEFELD,
AFG-Automobilgesellschaft mbH & Co.
KG, Tel. 052 31/53 84
BIELEFELD-BRACKWEDER,
Heinrich Jungeliger, Tel. 052 41/4 08 84
BITBURG/Lill,
Carl Metzger KG, Tel. 068 61/34 82
BOCHOLT,
Friedrich Schreiber, Tel. 028 71/4 24 11
BOCHUM,
J. Sauerland & Sohn KG,
Tel. 023 21/30 15 43
BOCHUM/OLINGEN,
Autohaus Weill KG, Tel. 070 31/2 16 54
BOHN,
H. Kreiser GmbH & Co. KG,
Tel. 023 21/48 27 84
Auto-Kumpel, Tel. 022 21/33 20 81
BOITROF,
Wolfgang Hollmann, Tel. 021 42/2 78 29
BOXBURG,
Hans S. Kell, Tel. 028 92/4 16
BRANDLECHT,
Hans Gerd Paarman, Tel. 059 21/49 39
BRÄUNCHWIG,
Michael Gottschling + Sohn KG,
Tel. 05 21/7 45 46
BRUNNENFELD b. Mellin,
Wolfgang Olsowski, Tel. 045 32/32 63
BREMEN,
Auto Herta KG, Tel. 04 21/44 50 16-17
J. Herm. Paporn, Tel. 04 21/50 21 77
H. W. Reichenbach, Tel. 04 21/44 51 11
Autohaus Wiese OHG, Tel. 04 21/38 38 45
BREMERHAVEN,
Hans Becker Automobile,
Tel. 04 71/5 30 81
BRESENACH/Odenwald,
Erhardt Dorr, Tel. 061 61/4 80
BRUCHAL,
Willy Hatzel, Tel. 072 51/22 83
BUNDE,
Helmut Bamson, Tel. 052 23/87 55
CASTROP-RAUXEL,
Auto-Multibank, Tel. 023 05/1 28 31
CELLE,
Wolfram Friedrich, Tel. 051 41/24 25
DARMSTADT,
Hans Bryjak, Tel. 061 51/68 16 85
Rudolf Möchel, Tel. 061 51/77 92 80
DAUNHAGEN/Kr., Schweinungen,
Wolfgang Ertel, Tel. 077 23/45 83

DECHING Post Röhmbach,
Karl Bachtel, Tel. 086 82/4 14
DEGENDORF,
Adolf Muzl, Tel. 09 61/43 35
DELMENHORST,
Fritz Schröder, Tel. 043 21/7 08 42
DETMOLO,
Fritz Stegmeyer, Tel. 052 31/2 47 42
DETTINGEN-TECK,
Auto-Hage GmbH, Tel. 07021/584 81
DIETENBACH,
Autohaus Peters, Tel. 060 74/2 36 67
DINGLING,
Gerhard Singer, Tel. 087 31/28 08
DONAUECHINGEN,
Peter Dreuner, Tel. 077 71/47 30
DONAUEWIRTH,
Helmuth Jäh, Tel. 086 59/10
DORMAGN,
Egon Hunsbach, Tel. 021 06/4 71 71
DORTMUND,
Auto-Bilf, Tel. 023 21/81 16 32
Autohaus Buchmann GmbH + Co. KG,
Tel. 023 21/52 22 43
SBS Dortmund GmbH, Tel. 023 21/59 30 71
DUPHOFEN,
Ing. Ludwig Reisch, Tel. 01 08/20 88
DÜREN,
Autohaus Carl Köppeler,
Tel. 024 21/7 48 87
DÜSSELDORF,
Auto-Supermarket GmbH,
Tel. 021 1/34 30 34
Gösgemann + Co. GmbH,
Tel. 02 11/7 81 81
Birkelbach & Unkrig,
Tel. 02 11/87 10 95
Walter Schmitz, Tel. 02 11/37 38 80
Unter-Autoreparatur-Werkstatt,
Tel. 02 11/72 36 88
DUISBURG,
Aunex Kraftfahrzeuge GmbH & Co. KG,
Tel. 021 31/2 09 01
DUNUM/Ostholstein,
Hermann Böck, Tel. 046 71/7 48
DÜRHAUSEN b. Kumbach,
Hermann Lederer, Tel. 082 82/34 90
ERBINGEN,
Anton Godinez, Tel. 074 31/43 37
ERFENBERG,
Neitzel KG, Tel. 043 51/38 46
ERGENHOF,
British Car-Center, E. Freier,
Tel. 077 46/23 80
ERINGEN/Danau,
Friedrich Städel, Tel. 078 91/56 01
ELMGRUN,
Erwin Schmitz, Tel. 041 21/2 38 82
ERLANGEN,
Auto Lehn GmbH, Tel. 091 31/3 31 88
ESCHWILDER,
Hubert Adenau, Tel. 034 02/41 62
ESSEN,
H. Co. pen Orth, Tel. 023 01/22 08 08
ETTLINGEN,
Weiz & Zimmermann KG,
Tel. 072 43/55 82
EUSKIRCHEN-Blotzheim,
Willi Born, Tel. 022 51/6 41 63
FEUCHTWAAGEN,
H. H. Schmeißer, Tel. 036 62/23 48
FIECHEN/Ammersee,
Auto Galger, Tel. 08 08/5 34
FLENSBURG,
Auto Centrum H. + M. Petersen,
Tel. 04 91/75 51
FRANKFURT/Main,
Automobile Rigobert Schulz,
Tel. 06 11/44 73 63
E. H. Capreau, Tel. 06 11/25 88 84
Autohaus Bernhard Kneifel,
Tel. 06 11/78 85 30
FRANKENBACH/Im Krim,
Manfred Hochkappel, Tel. 022 34/5 87 01
FRIBURG,
Autohaus Speck, Tel. 07 61/3 11 31
FRISINGEN,
S. Aglrieder, Tel. 081 61/64 77
FRIEDRICHSHAFEN,
Otmar Müller, Tel. 076 41/4 13 83
FRÖHRT/Krs. Schwab, Hall,
Autohaus Hilsenbeck KG,
Tel. 079 73/2 40
FURTH,
Autohaus Enner KG, Tel. 09 11/77 04 63
FULDA,
Friedrich + Meier GmbH + Co. KG,
Tel. 08 61/90 36 7
GELDERN,
Bernd Spedter, Tel. 028 31/48 44
GELENKIRCHEN-MER,
Autohaus Meinenbrock GmbH + Co.
Handels KG, Tel. 023 22/7 39 95
GELENKIRCHEN-HOF,
Günter Aulenberg, Tel. 023 22/5 48 01
GEVELINGHAUSEN,
Franz Josef Becker, Tel. 029 04/26 31
GIENGEN-BURGBERG,
Heinz Rüdiger, Tel. 073 22/78 27
GIENGEN/Nein Linden,
Kerossierbau Leim, Tel. 0641/26 81
GÖPPINGEN,
Auto-Samp, Tel. 071 88/4 25
GOTTINGEN,
Auto-Roth, Tel. 055 51/3 43 04
GOLLAR,
E. Langenke, Tel. 053 21/2 03 33
GRONAU/W.,
Gerhard Kemper, Tel. 025 62/33 29
GROSSE-GERAU,
Manfred Montag, Tel. 061 82/28 27
GRUNSTADT,
L. Wiegand, Tel. 083 68/32 08
GUTENLOCH,
Helmuth Schmalch, Tel. 052 41/5 17 09
GUXHAGEN/Kr. Melsungen,
Christian Kuhnborn, Tel. 055 85/20 81
HABERHOLZ,
Claus Ackermann, Tel. 049 21/72 37
HAGEN-NAPE,
Lothar Lühr, Tel. 078 21/6 21 85
HALLINGEN,
British Car Service GmbH,
Tel. 040 38/15 33
Gehr. Brüggemann, Tel. 040 47/75 39
Alfred Dammeyer, Tel. 040 67/25 69
Gabel + Dahlmeier, Tel. 040 77/47 8
L. Nimmeth + Co., Tel. 040 72 48 40
Paul Nitzsche, Tel. 040 77/12 84 59
Wolfram Petric, Tel. 040 43/23 68
Peter Roth, Tel. 040 61/09 91
Gerhard Sack & Co., Tel. 040 75/50 42 87
Sport-Auto Denkhilde, Tel. 040 29/78 43
Hans H. Stahlberg, Tel. 040 27/1 31 55
Zander + Hebenstreit GmbH + Co. KG,
Tel. 040 84/10 53 54
HAMELN,
Friedrich Krüger GmbH,
Tel. 051 51/1 28 21
Otto Löhne Inh. Bernd Löhne,
Tel. 051 51/2 10 89
HANAU,
Michael + Hähling, Tel. 06161/134 71
HANNOVER,
Grosse & Grosse GmbH, Tel. 051 46/10 71
Giese & Koch, Tel. 051 46/11 50
Fritz Morgenthau KG, Tel. 051 46/10 70
Georg Rötger, Tel. 051 46/14 80
HAUSEN,
Auto Mende, Tel. 0461/37 86

HEIDELBERG,
A. Brüggemann + Co. GmbH,
Tel. 06 22/51 10 15
Autohaus Reichle & Bau GmbH + Co. KG,
Tel. 06 21/2 48 54 55
HEILBRON/Neckar,
Heilbronner Automobil-Verkaufs-Gesellschaft Georg Fend KG,
Tel. 071 31/10 81 83
Herbert Weitz, Tel. 071 31/4 11 85
HERFORD,
Peter Wiegand GmbH + Co. KG,
Autobank, Tel. 052 1/44 37
HERNE/Westfalen,
Rothke Automobile, Tel. 023 23/5 24 44
HERTEN,
Josef Gohert, Tel. 023 86/37 25
HEUSWELDER,
Josef Gregorius, Tel. 063 06/83 45
HILDRINGEN,
Raimund Gaspers, Tel. 066 81/28 16
HILDE,
Peter Vetter, Tel. 021 03/53 84
HILDESHAIM,
Touristik- und Sportwagen Erdmann + Fetsch OHG, Tel. 051 21/5 61 48
HIXTER,
Otto Löhne, Tel. 052 71/23 53
HOF/Beile-Neudorf,
Emhard Weidner, Tel. 092 81/5 62 87
HOFHEIM,
E. Starck & Co., Tel. 061 92/87 01
HOFENHOFEN/LAUN,
Hans Möhlbauer, Tel. 081 78/32 18
HOFENWERTER,
Claus Gloy, Tel. 048 71/5 32
HOLZHAUSEN,
Otto Schaefer, Tel. 064 88/70 80
HUSUM,
Horst Leve, Tel. 048 41/81 29
IBSENHAGEN,
Anton Büchner, Tel. 084 91/47 06
INGOLSTADT,
Herbert Postendorfer, Tel. 09 41/8 18 29
ISERLOHN,
Bremer & Co. GmbH, Tel. 023 71/31 56
Heinrich Burschik, Tel. 023 71/4 08 78
ITZEHOE,
Hoppe + Dijkstra KG, Tel. 048 21/7 80 15
JECHTINGEN,
Hans-Klaus Böhm, Tel. 076 62/81 33
JÜLICH,
Kasper Schlüssel, Tel. 024 81/38 38
KAISERSLAUTERN,
Josef Schödt GmbH + Co. KG,
Tel. 063 1/5 82 33
KAMP-LINTFORT,
Friedr. Jahn GmbH, Tel. 028 42/78 55
KARLSFELD b. Dacheu,
Hans Ostermeyer, Tel. 081 31/9 15 16
KARLSRUHE,
Autohaus Jürgen Olm GmbH,
Tel. 071 21/69 42 43
KASSEL,
Fritz Lindemann, Tel. 056 81/5 40 48
G. Reuling, Tel. 056 81/2 45 97
KASTEL/Kr. Biehlheim,
Klaus Schmal, Tel. 022 72/35 35
KATZENBACH,
Griebel + Hentschel, Tel. 083 41/6 43 51
KEMPTEN,
Lander + Ammann, Tel. 083 21/20 80
KIEL,
Böcking & Cremer OHG,
Tel. 0431/85 55 00
KIRKLACH,
Johann Gruber, Tel. 072 64/81 08
KLEINENBURG,
Knutter & Dürr, Tel. 093 71/42 58
KLEVE-KELLEN,
Hans Heimes, Tel. 028 21/82 475
KOBLENZ,
Auto-Handels-Gesellschaft,
Tel. 021 61/34 34
KÖLN,
Autohaus F. J. Kempen,
Tel. 022 21/78 48 81
Auto Leisch KG, Tel. 022 21/80 00 98
Hubert Liedtke, Tel. 022 21/31 98 72
Klaus Wiegand GmbH, Tel. 022 21/51 43 42
KONIGSBRUNN,
Helmuth Weiler, Tel. 073 28/4 11
KONSTANZ,
Lutz Vandenme, Tel. 075 31/7 00 88
KORBACH,
Wilhelm Schulte, Tel. 066 31/32 32
KREFELD,
Automaten Zimpel,
Tel. 021 51/77 1011/12
Alfred Weilmann, Tel. 021 51/77 62 30
KULMBACH,
Hermann Schultze, Tel. 092 21/56 80
LAHN-SULZ,
Günther Sackauer, Tel. 078 21/2 81 89
LAHSTEDT,
Gerhard Eckerleben, Tel. 061 72/25 55
LANDAU/Platz,
Kurt Griebel, Tel. 063 41/4 78
LANDSBERG/Lech,
Heinz Uwe Dehn, Tel. 081 91/16 31
LANDSHUT,
Auto Cratent, Tel. 051 72/33 10
LANGENBERG,
H. Daum, Tel. 021 27/33 96
LEER,
Joh. Eidtmann, Tel. 049 91/34 20
LEONBERG-RAMTEL,
Fritzweghause Schreiber,
Tel. 071 92/4 36 49
LEUTKIRCH,
Karl Bannhardt, Tel. 075 61/26 06
LICHTENFELD/Seubendorf,
Carl Saymansk KG, Tel. 096 71/36 54
LIMBURG,
Autohaus Unterfeld, Tel. 064 91/2 82 77
LINDAU/Bodensee,
Helmuth Schelle, Tel. 083 82/31 02
LINDBACH,
Walter Berger, Tel. 024 82/8 10
LIPPSTADT,
Auto Jahre, Tel. 029 41/24 85
LOHRACH,
Karl Bannhardt, Tel. 076 21/68 83
LOHRAUSEN,
Helmuth Dörnböcker, Tel. 096 91/38 75
LUDWIGSBURG,
Autohaus Theodoride, Tel. 071 41/261 03
LUDWIGSHAFEN,
Hermann Unold, Tel. 061 56/40 86
LÜBECK,
Walter Kraus, Tel. 04 51/50 18 81
Zastrow & Wolff, Tel. 04 51/4 21 12
LÜDERSFELD,
Rainer Rahardt, Tel. 023 81/8 01 28
LÜNEBURG,
Karl Rüdiger Michel, Tel. 041 31/42 89
MAINZ-KASTEL,
Herbert Weitz, Tel. 061 31/4 15 98
MAINTAL,
Fox-Motors GmbH, Tel. 061 43/77 41 46
MAINTHEIM,
Autohaus Reichle & Bau GmbH + Co. KG,
Tel. 06 21/61 74 87
MARIENFELD/Karlsruhe,
Giese & Jäger, Tel. 061 61/85 82 62
MARIENFELD-NEUDORF,
Paul Schmid, Tel. 063 42/28 37

MEMMINGEN,
Helmuth Draxler, Tel. 083 31/47 17
MEINBERG/Sauerland,
Friedrich Klein, Tel. 023 73/0 89 29
MERSEN,
Pons Westfälische Bauwerken,
Walter Böhm, Tel. 02 71/5 31 81
MITTENWALD,
Autohaus Boller, Tel. 085 23/4 97
MOERS,
Rolf D. Nicolai, Tel. 028 41/2 33 39
MÜNCHEN/LADABACH,
Autopassage Josef Messler,
Tel. 021 61/22 11
Willy Kremer, Automobile,
Tel. 021 61/5 93 25
MONTABAU,
Auto-Nick KG, Tel. 082 02/20 88
MÜLLHEIM,
M. Maser + M. Kucera, Tel. 076 31/34 98
MÜNCHEN,
Anglo-Automobil Warner Fröhling,
Tel. 089/18 27 05
Auto Burghardt, Tel. 089/3 81 07 25
ASU Auto Service Union,
Tel. 089/38 10 71
Recknagel + Niedermeyer OHG,
Tel. 089/28 19 81
Auto Wilhelm, Tel. 089/32 54 23
Helm Wolf, Tel. 089/28 54 88
MÜNSTER/W.,
Ing. W. Brandes, Tel. 02 51/55 631
MÜNSTER-GEREL,
Lothar Müller, Tel. 051 92/44 80
NENZINGEN,
Lutz Teilmann, Tel. 077 71/20 06
NETTERSTEDT,
Reinhold Mauch, Tel. 057 41/62 13
NETTERSTEDT-KALDENBURG,
Auto-Reichert KG, Tel. 021 57/68 06
NEUBURG a. d. Donau,
Josef Berthelbrater, Tel. 084 31/22 88

NEUHAUSEN A. F.,
Auto-Holteck, Tel. 071 58/81 05
NEU-IBENBURG,
K. H. Schiller, Tel. 081 02/74 89
NEULAND,
Ernst Landschul, Tel. 043 21/3 19 21
Helmuth Bloch, Tel. 043 21/8 14 48
NEUNHOF b. Elwangen,
Autohaus Hilsenbeck KG,
Tel. 079 61/72 48
NEUSE,
Heinz Rink, Tel. 021 01/5 98 27
NEUSTADT/Westfalen,
Erich Krameyer, Tel. 083 21/8 47 89
NIEBERPOLLACH,
Rolf Starnik, Tel. 096 86/8 34
NIEDERHALL,
Reinhold Dorr, Tel. 078 40/34 31
NIESENBERG,
Ing. W. Brandes, Tel. 022 02/32/521
NORDHORN,
Hans Gerd Paarman,
Tel. 059 21/1 48 41
NORDBERG,
Molot, Jedamsek + Sandner OHG,
Tel. 09 11/33 30 38
Fritz Neuser, Tel. 09 11/38 40
Auto Pieper, Tel. 09 11/83 29 53
OBENHAUSEN,
Joh. Hesseböhne, Tel. 021 32/2 36 82
OTTENHEIM,
Horst Hauser, Tel. 070 41/64 50

OFFENBACH a. M.,
Auto Herold, Tel. 06 11/85 33 48
OFFENBURG/Baden,
Arno Fandrich, Tel. 07 81/82 00
OLDENBURG/Melndorf,
Franz Heine, Tel. 04 41/6 30 49
OLDFELD-FIXHEIDE,
Autohaus S. Jahn, Tel. 021 71/537 99
ONHARDT,
Georg Cappel, Tel. 05 41/57 28 28
Heinrich Entz, Tel. 05 41/8 18 24
OSTERODE am Harz,
Wolfgang Dohn, Tel. 05 62/25 80
PADERBORN,
Robert Springer GmbH + Co. KG,
Tel. 052 51/5 91 19
PAPENBURG 2,
Schulte + Jungblut, Tel. 048 82/319
PASAU,
Otto Hausmann, Tel. 08 81/28 88
PEINE,
Manfred Kippel, Tel. 051 71/87 83
PEITING/Krs. Bohangau,
Karl Lang, Tel. 058 51/80 84
PENCHA b. Elmberg,
Klaus Alier, Tel. 081 51/32 19
PFaffenHOFEN/Itm,
Josef Weber, Tel. 04 84/28 25
PFaffenHEILN,
Verner Schulte, Tel. 078 64/80 50
PFaffen/Wasserburg,
Engelbert Moser, Tel. 060 76/4 06

... und ein Preis wie ein
Paukenschlag **DM 8.690.-**
(unverbindl. Preisempfehlung)

Selbstvers

Austin Allegro 1300, das Auto wie Musik
mit allen Extras ohne Aufpreis
Mit Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker
Scheibenbremsen vorn, Gürtelreifen 165/70 SR 13

BRITISH LEYLAND-IMPORTEUR: A. BRÜGGEMANN + CO GMBH

PFARRKIRCHEN,
Felix Krause, Tel. 0 85 61/87 81
PFORZHEIM,
K. Bossert, Tel. 0 72 31/1 24 13
Autosalon Roger Schwelmer
Tel. 0 72 31/16 84
PÖNDLBUCH/Neckar,
Clever Automobile, Tel. 0 85 43/25 22
RASTATT,
Auto-Metz GmbH, Tel. 0 72 22/3 40 31-22
RAVENSBURG,
Siebert Altkater, Tel. 07 81/2 11 83
RECKLINGHAUSEN,
VEFA Kraftfahrzeughandel GmbH,
Tel. 0 23 61/6 88 01
REGEN,
Bruno Zitzelberger, Tel. 0 99 21/7 78
REGENSBURG,
Oskar Seitz, Tel. 09 41/5 28 72
REIFFERSCHIED,
Rolf Linden, Tel. 0 24 82/22 10
REMSCHIED-LENNEP,
Auto Weizinger GmbH,
Tel. 0 21 23/6 18 25
RENSBURG,
Autofahrergesellschaft,
Tel. 0 43 31/7 15 44
RETHEN/Krs. Othmann,
Hotel Reimann, Tel. 0 53 04/4 00
REUTLINGEN-OMMENHAUSEN,
Auto Specht, Tel. 0 71 21/5 47 78
RHEYDT,
R. Rahn & Co, Tel. 0 21 88/4 90 55

Austin *Allegro* Ein Auto wie Musik ...



Äußerst vollständig komplett!

Leagesitzen, beheizbarer Heckscheibe,
Kindersicherungen an den hinteren Türen,
Drehstromlichtmaschine, Hohlraumbehandlung
und Unterbodenschutz.

Die Austin Service-Organisation gewährt Ihnen
Sicherheit auf allen Straßen und führt Ihnen den
Preisschlager des Jahres 1975 vor.
Austin Allegro 1300, 4türlich, 54 DIN-PS.

RHETTEL,
Ernst Heltmann, Tel. 0 57 51/24 85
RIETDT b. Byla,
Hermann Kohla, Tel. 0 42 42/19 05
ROHRBACH,
Autohaus Klein GmbH, Tel. 0 88 94/88 94
ROSENHEIM,
Auto Fink & Sohn, Tel. 0 80 51/84 88
Georg Rupp u. Söhne, Tel. 0 80 51/28 70
ROSENBACH b. Gelnhausen,
Johann Kunz, Tel. 0 80 88/2 05
ROTTACH-EGERN,
Weinbach Garage Auto Belzberger,
Tel. 0 80 22/50 67
ROTTWEIL,
Robert Nöbel, Tel. 07 41/74 65
SAARBRÜCKEN,
Otto Müller, Tel. 0 68 86/5 18 13
Alfred Ritz, Tel. 06 81/3 85 28
BACHENHEIM,
Gebr. Schmidt, Tel. 0 71 47/71 40
SALZGITTER,
Emil Beesal, Tel. 0 53 41/4 81 33
SÄCKINGEN,
Hermann Meiche, Tel. 0 77 81/26 43
SAULHEIM,
Hans Schneider, Tel. 0 67 32/82 04
SCHLÜCHTERN,
TOP CAR Martin Seiche oHG,
Tel. 0 55 51/35 73
SCHWIDEN/Schulgart,
Georg Ceslik, Tel. 07 11/51 15 80
SCHÖNRICHEN,
Paul Gursky, Tel. 0 43 48/7 45
SCHWENNING-KESSELING,
Karl Borg, Tel. 0 83 72/2 68
SCHOTTORF,
Georg Janning, Tel. 0 89 23/4 25
SCHWETHFURT,
Autohaus Walter Jäckel, Tel. 0 97 21/2 10 28
Willy Liebl, Tel. 0 97 21/23 70 4
SIEGEN/Weiden,
Fritz Weinbach, Tel. 02 71/48 75-76
SIEGEN-EISENBERG,
Auto-Seller, Tel. 02 71/3 88 08
SINGELFROHN,
Rolf Bausch british-car-center,
Tel. 0 70 51/87 45 45
SINGEN/Hw.,
Axel Rauch, Tel. 0 77 31/2 37 26
SOLLINGEN,
Gerd Rabbech, Tel. 0 21 22/7 44 74
SOLTAU,
Siegfried Stabenow, Tel. 0 51 61/39 27
SPREVEN,
Kurt Garsert, Tel. 0 82 38/82 38
SPRENDLINGEN,
Heinrich Fourie, Tel. 0 81 03/6 70 18
SPRUNGE,
Fritz Isel + Sohn, Tel. 0 80 41/23 03
STADE,
Fritz Fuh, Tel. 0 41 41/26 84
STADTHAGEN,
St. Hilla, Tel. 0 87 21/22 91
STRASBURG,
Alwin Buchner, Tel. 0 84 21/78 89
Auto-Craker, Tel. 0 84 21/26 00
STUTTGART,
AVG Auto-Verkauf GmbH,
Tel. 07 11/22 27 13
Paulinen-Garage Struckmann + CO,
Tel. 07 11/22 38 28
TRAUTMANN,
Stefan Wallner, Tel. 06 61/42 47
TRIER,
Carl Metzger KG, Tel. 0 86 01/8 70 88-84
UCHTE/Hammern,
W. Langhorst, Tel. 0 57 83/2 42
UBACH-PALENBERG,
Heinz Halmberg, Tel. 0 24 81/26 22
ÜBERHERRN,
Auto-Haas, Tel. 0 88 38/22 00
ULZEN,
Friedr. Dietrich, Tel. 05 61/83 86
ULM,
E. Gnap, Tel. 07 31/28 14 35
Wolfgang Seidla, Tel. 07 81/8 14 80
UNTERDORF,
Autohaus Hübner GmbH,
Tel. 0 73 51/20 81
UNNA,
Auto-Kleine, Tel. 0 35 03/8 30 30
VECHTA,
Karl Sudbeck, Tel. 0 44 41/26 88
VELBERT,
Volbert Autohaus GmbH,
Tel. 0 44 41/52 88
VERDEN,
Verden Autohaus
H. Mayke + E. Gronowki,
Tel. 0 42 31/26 98
VIERINGEN,
Autohaus Bornauer, Tel. 0 82 04/41 88
VIERSEN,
Anglo Auto-Vertrieb, M. Isfort,
Tel. 0 39 5/20 88
WACHTENDORF,
Dietmar Lemke, Tel. 0 38 38/72 77
WAHLESTEDT,
Auto-Engels, Tel. 0 45 54/67 20
WALDARF,
Günther Runge, Tel. 0 22 91/48 27
WALDSTETTEN,
Albert Biedel, Tel. 0 82 23/8 83
WARBURG,
Otto Löhke, Tel. 0 86 41/32 71
WASSENBERG,
Frid. von Arn, Tel. 0 24 32/24 01
WEIDEN/Oberpfalz,
Auto Friedrich KG, Tel. 08 61/4 48 43
WEIDING b. Cham/Ob.,
Franz Luger, Tel. 0 89 77/2 01
WEILHEIM/Ob.,
Auto Salzer, Tel. 08 51/23 34
WEISSENBURG/Beyern,
Alfred Kallner, Tel. 0 91 41/28 08
WEITZHAUSEN,
Werner Müller, Tel. 0 82 72/2 20
WIESEL,
Autohaus Walter Fischer KG,
Tel. 02 81/5 10 41
WIESLING,
Dietel Lommann, Tel. 0 22 36/9 22 07
WIESELINGHOVEN,
Auto Gliges, Tel. 0 21 81/7 42 29
WIESENBADE,
Heinz Heil, Tel. 0 81 21/42 02 22
Rudolf Horz, Tel. 0 81 21/8 67 61
WILLING-BAD ARLING,
Josef Kopp, Tel. 0 80 61/78 06
WIMSEN,
Richard Rech, Tel. 0 41 71/31 39
WITTEBRACH,
Hornst-Peter Bastian, Tel. 0 88 51/38 84
WOLFENBÜTTEL,
Günther Grimm, Tel. 0 53 31/2 22 84
WORMS,
E. K. Will OHG, Tel. 0 62 41/2 33 38
WUPPERTAL,
Hans H. Voelberg, Tel. 0 21 21/48 08 28
Dieter Wessel, Tel. 0 21 21/8 38 72
Horst Wilke, Tel. 0 21 21/88 85 17
WUMMLINGEN,
Hans Gruler, Tel. 0 74 41/33 32
WUSTFELDEN,
Werner Schmidt, Tel. 0 88 25/26 17
WÜRZBURG-ZELL,
Ernst Bräuninger, Tel. 08 31/59 78 18
ZELL-WEIPOLTBÄUSEN,
Willy Liebl, Tel. 0 97 20/2 48
ZIEVEN,
Fritz Stechmann, Tel. 0 42 81/13 82

4000 DÜSSELDORF · HARFFSTRASSE 53 · TELEFON (02 11) 78181

Heavy Rider

Fahrbericht Harley-Davidson Elektra Glide FLH 1200.

Wer vom schweren Motorrad redet, kommt nicht an ihr vorbei: an der dicken Harley.

Aber auch in der Praxis ist es schwierig, sie zu ignorieren. Mehr als andere Motorräder dieser Erde imponiert die amerikanische Nobel-Maschine aus Milwaukee durch Länge (2,36 m), Breite (0,85 m) und, vor allem, Gewicht. Vollgetankt bringt das mit Weißwandreifen des Formats 5.10-16 ausgerüstete Zweirad 320 kg auf die Waage – zwei Zentner mehr als beispielsweise eine Neunhunderter BMW.

Das Gewicht freilich ist nicht der einzige Superlativ, mit dem eine Harley aufzutrupfen vermag. Ihr Hubraum, 1200 Kubikzentimeter, bezeugt weiteren Gigantismus – selbst wenn man weiß, daß die Münch TTS aus dem hessischen Altenstadt genausoviel Volumen zu bieten hat. Denn bei der Harley sind die vielen Kubikzentimeter auf nur zwei Zylinder verteilt, und entsprechend groß fielen sie auch aus. Die Zylinderbohrung des 45-Grad-V-Motors, der längs eingebaut ist, beträgt 87 mm, der Kolbenhub gar bietet die Größenordnung alter Jaguar-Triebwerke: 101 mm.

Daß wahrhaftige Mammut-Pötte ihr Werk beginnen, wird dem Harley-Fahrer schon kurz nach Betätigung des Elektro-Starters klar. Denn was unterhalb des 19-Liter-Tanks ertönt und erzittert, hat mit dem Gebaren moderner Viel-Zylinder nicht das geringste gemeinsam. Hier wird noch hörbar angesaugt, verdichtet, gezündet und ausgepufft – hier ist man noch alter Kolbenmotor und darf es sein.



Der Zweizylinder-V-Motor ist ein Riese an Hubraum und Drehmoment. Ein ausladender Lenker garantiert entspannte Sitzposition.



Die Leistungsziffern, die der bollernde V2 entwickelt, sind — am allgemeinen Niveau gemessen — nur bescheiden. Für sich betrachtet ist die Harley natürlich ein starkes Motorrad; die Höchstleistung von 58 PS stellt sich bei wenig mehr als 5000 Touren ein, und besonders gut kann sich im internationalen Angebot das Drehmoment sehen lassen. Es beträgt immerhin knapp 9 Meterkilogramm.

Solche Wucht an der Kurbelwelle teilt sich dem Fahrer durchaus wohlthuend mit, denn Schaltarbeit fällt bei der Harley nur in sehr geringem Maße an. Niedrige Drehzahlen bestimmen das Bild und den eigenen Fahrstil — wer es eilig hat, dem kann getrost zu jedem anderen Motorrad geraten werden. Im vierten Gang erweisen sich 100 km/h als angemessenes Reisetempo, wobei der riesige Zweizylinder mit bescheidenen 3000 U/min zu Werke geht.

Viel mehr sollten es auf die Dauer auch gar nicht sein: Die Vibrationen nehmen dann in beängstigendem Maße zu, und Dauervollgas mit einer Höchstgeschwindigkeit von knapp 160 km/h könnte speziell der zweite Zylinder übelnehmen. Er fristet ein Windschatten-Dasein hinter seinem intensiver vom Fahrtwind bestrichenen Kollegen und muß mit höheren Temperaturen leben.

Etwas über 15 000 Mark kostet es, Elektra Glide-Besitzer zu werden und damit einer sehr exklusiven Gruppe von Gleichgesinnten anzugehören: In der Bundesrepublik wurden im letzten Jahr nur 55 Harleys verkauft.

Klaus Westrup



TEXTAR-STRECKE

Hier zeigt sich, was Ihre Bremsen wert sind. Hier entscheidet nicht das Gaspedal, sondern der Bremshebel, ob Sie heute ohne Schaden nach Hause kommen.

Können Sie sich im Ernstfall auf Ihre Bremsen verlassen?

Auf gute Beläge? Tun Sie, was große europäische Autohersteller und Millionen Autofahrer vor Ihnen taten:

Sichern Sie Ihre Bremsen durch Textar-Beläge. Fragen Sie Ihre Werkstatt beim nächsten Belagwechsel nach Textar.



Textar GmbH
Brems- und Kupplungsbeläge
509 Leverkusen

Tx 73/4

Guten Tag.



Alka-Seltzer® hilft gegen Katergefühl. Denn es wirkt auf Kopf und Magen zugleich. Und es hilft besonders schnell, weil es in Wasser gelöst eingenommen wird. Miles GmbH, Frankfurt.

Das
Besondere...
Cre Dit.
Bitter Diplomat CD.
5,4 ltr., V8, 230 PS



Bitter-Automobile - 5830 Schwelm
Tel.: 02125/6154-7271
Telex B 591900 bitt d

Exklusiv-Stützpunkte:

Adams Opel AG, Berlin • Siegfried Neizer, Berlin • Ernst Döllig & Co., Hamburg • Autohaus Tetzlaff, Bremen • Walter Rudhart GmbH, Hannover • Autohaus Kassel GmbH, Kassel • Auto Becker, Düsseldorf • Opel Solingen KG, Düsseldorf • Helmut Strassmann & Co., Dortmund • Adolfs Kämpel, St. Augustin • Paul Wirtz Automobile, Koblenz • Georg von Opel KG, Frankfurt/M. • Autohaus Metzke KG, Bützschke • Auto Schäfer GmbH, Harse • Walter Rüdiger KG, Schweitzingen • Auto Bremer, Stuttgart • Autohaus Bröckelmann, Pinz zu Fürstberg KG, Freiburg • Walter Haberbusch & Co. GmbH, Lärzsch/Bad • Adolf Wickenhauser, München • Opel Caterham, 95 Nürnberg, Fürstentum, 50-58 • Schweiz: Wertheim AG, Solothurn • Top-Top Garage Zürich • Grand Garage Pösch AG, Olten • Österreich: Exquisite Auto, Importe Komm. Rat Jahn, Wien

An die Redaktion

Schnelles Ende

HR-Reifen im Schnellauftest: Probleme bei hohen Geschwindigkeiten.
Heft 12, Seite 54 und Briefe.

Ihr Testergebnis für den Goodyear kann ich nur unterstreichen.

Bei mir hat dieser angebliche HR-Reifen bei einer Laufzeit von nur 9000 km ganze zwei Sekunden der Geschwindigkeit von 194 km/h standgehalten und ist anschließend vollständig zerfetzt. Daher kann ich vor diesem Reifen nur dringend warnen, weil einmal die Folgen über einen reinen Sachschaden meistens hinausgehen und außerdem die Reaktion des Reifenherstellers ohnehin gleich Null ist.

Gerd-Rainer Macha,
München

Das Ergebnis des Schnellauftests konnte ich im Falle des Continental TS 772 wenige Tage nach Lesen des Artikels am eigenen Fahrzeug bestätigen. Nur acht Minuten Höchstgeschwindigkeit mit einem BMW 525 genügten, bis einer der Reifen begann, sich in seine Bestandteile zu zerlegen. Mir ist völlig unverständlich, warum BMW einen Teil der 525er Typen mit dem TS 772 serienmäßig ausliefert.

Joh. Mayer-Pachur,
Dortmund

Formel F

Wie Sie Autorennen fotografieren.
Heft 11, Seite 85.

Im vierten Absatz des Berichtes heißt es: „So eingekreist, ist das Angebot am Fotomarkt, soweit es deutsche Fabrikate betrifft, verschwindend klein.“ Das ist falsch. Die Marke Praktika, ein Erzeugnis der Dresdener Fotoindustrie, hat den größten Marktanteil bei den Spiegelreflexkameras in der Bundesrepublik. Die von Ihnen zitierten japa-

auto
motor
sport

Leser-
briefe

nischen Marken — Asahi, Yashica, Canon, Fujica, Mamiya — bringen zusammen nur knapp 5 Prozent Marktanteile mehr als die Praktica allein aufzuweisen hat. Ähnlich ist es bei den von Ihnen erwähnten Objektiven für die Sportfotografie. Die Preise dafür sind weitaus geringer als Sie angeben, wenn Sie allein einmal das Beroflex-Objektiv-Angebot untersucht hätten. Beroflex ist der Anbieter mit der größten Objektposition am deutschen Markt.

Udo Ricke,
Beroflex AG,
Berlin

Vier Muskeltiere

Sportwagen-Vergleichstest: Alfa Romeo Montreal, BMW 3.0 CSI, Mercedes 280 SLC, Porsche 911 S.

Die Karosserie des 280 SLC als wenig ansprechend zu bezeichnen, halte ich für verfehlt. Warum beziehen Sie den 280 SLC in Ihren Test

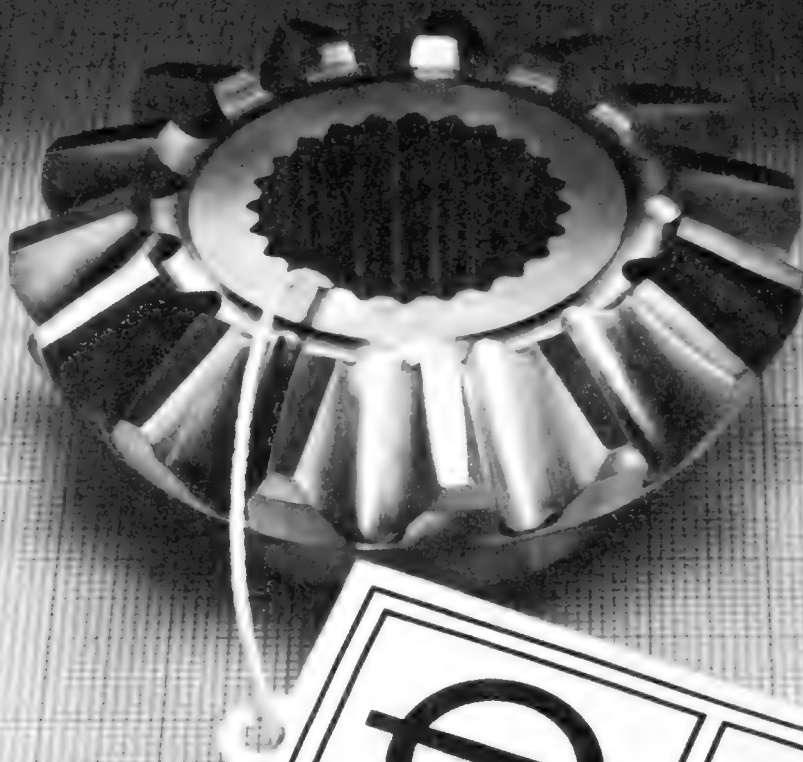


Coupé für vier: 280 SLC.

mit ein und bezeichnen das Fahrzeug dann als kommoderes Familiencoupé? Nehmen Sie doch gleich den 280 SL.

Thomas Hermending,
Nastätten

Was an diesem ganzen Vergleichstest noch auffällt, ist das völlige Fehlen einer Bewertung der passiven Unfallsicherheit. Gerade in diesem Punkt hat der Mercedes außerordentlich viel zu bieten. Ein Beispiel ist der aufprallsichere Benzintank, der übrigens auch der Gestaltung der Karosserieform



Damit Ihr Opel ein Opel bleibt.

Die Vorteile von Original Opel-Ersatzteilen sind gleichbleibend hohe Qualität und absolute Paßgenauigkeit. Sie sollten darauf bestehen.



Leserbriefe

Kompromisse aufzwingt. Zählt man nicht nur die erwähnten Punkte alle zusammen, so kann man zu zwei Ergebnissen kommen. Entweder Sie lassen es an der notwendigen Sorgfalt bei Ihrer Arbeit mangeln – oder Sie hatten das Bestreben, auf keinen Fall einen Mercedes gewinnen zu lassen.

Helmut Hecker,
Karlsruhe

Zu Ihrem Punktvergleichssystem: Es ist fraglich, ob man Autos dieser Art auf diese Weise überhaupt gerecht wird. Wer Kofferraum braucht, kauft sich keinen Porsche oder Montreal. Wer keinen braucht, für den ist das Kofferraum-Angebot kein Qualitätsmerkmal.

Hanns Rehberg,
Bremerhaven

In der Schlußwertung heißt es über den Mercedes 280 SLC: „Wenig ansprechende Karosserieform.“ Endlich sagt es mal jemand! Am besten könnte man ihn wohl als hausbacken bezeichnen, und selbst gutes Leder bringt es nicht fertig, seinen Hosenträger-Mief zu vertreiben. Das gleiche läßt sich wohl über die anderen schwäbischen Pummelchen 280/450 SL sagen.

Eckard Kaemmerer,
München

Der klare Sieger Ihres Sportwagentests ist der Porsche, auch wenn die Tester ihn auf den zweiten Platz heben wollen.

Jan Segert,
Hamburg

Wie könnte für Mercedes oder Porsche eine größere

die Gebrauchsanleitung dazu benötigt, um den Lichtschalter beim Mercedes bedienen zu können, zeugt von wenig Geist, ebenso kann ich mir keinen Autofahrer und erst recht keinen Tester vorstellen, der einen Fußhebel nicht bedienen kann. Mit



Dreimal Frontmotor, einmal Heckmotor: Sportwagen-Vergleich.

Chance bestehen, wenn Ihr gesamtes Heft von einem BMW-Fimmel besessen ist.

Ottmar Stawenow,
Neustadt

Mit Ihrem Tester kann man in manchen Punkten nicht übereinstimmen. Die Form der Karosserie kann bei der Benotung nicht berücksichtigt werden, denn bekanntlich ist der Geschmack verschieden.

Über die Anordnung des Lichtschalters und dessen Bedienung läßt sich streiten, aber daß Ihr Herr Tester erst

welchen Gliedmaßen kuppelt und bremst er denn?

Ulrich Fritsch,
Heroldsberg

Einen Mercedes 280 SLC einem „Sportwagen“-Vergleichstest zu unterziehen, ist von vornherein nicht angebracht, da sich der 280 SLC sicher nicht als Sportwagen verstanden wissen will. Eher ist er unter die sportlichen Reiselimousinen oder so ähnlich einzureihen. Daß der Porsche gegenüber dem Mercedes so gut abschneidet, ist sicher nicht

objektiv, doch von auto motor und sport auch nicht anders zu erwarten. Es ist ja geradezu lächerlich, wo und wie Ihre Herren Autotester bei diesem Test den Porsche besser bewerten. So finde ich den angeblich komplizierten Lichtschalter sehr praktisch, ebenso ist ein fußbetätigter Schalter für die Scheibenwaschanlage einer Fingerbetätigung vorzuziehen.

Sie können mir glauben, daß die Mercedes-Leute wissen, wie gute Autos richtig gebaut werden.

Robert Schachner,
Wien

Die Alfa-Karosserie Kreation Bertone ist in formaler Gestaltung und Flächenaufteilung überhaupt nicht mit den Mitbewerbern zu vergleichen. Diesem romanischen Formgefühl muß man auch einige verspielte Accessoires zugestehen. Das krasseste Beispiel ist wohl der optische Vergleich des Fiat X 1/9 mit dem VW Porsche 914. Nun, Geschmack ist eine Streitfrage.

Ein Liebhaber hochkarätiger Motoren- und Getriebetechnik, mit einem Tick fürs Nichtalltägliche, wird den Montreal gerade wegen seiner äußeren und inneren Eigenschaften – trotz kleiner Fehler – den Mitbewerbern vorziehen.

Jochen Gründer,
Marlbrunn

**auto
motor
sport**

Herausgeber:

Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Geschäftsführender
Redakteur:
Helmut Luckner

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)

Horst Steindel
(Chef vom Dienst)

Redaktion:

Uwe Brodbeck
(Verkehr)

Ing. Helmut Eicker
(Technik, Leiter der
Testabteilung)

Horst Hamel
(Dokumentation)

Götz Leyrer
(Ltg. Ratgeber)

Karl Mauer
(Ltg. Sport)

Michael Mehlin
(verantwortlich für
Testwagen)

Hannes Scholten
(Reporter)

Werner Schruf
(Technik, Zubehör)

Eberhard Streib
(Testabteilung)

Ute Teichmann
(Testabteilung)

Klaus Wießmann
(Magazin)

Grafik:

Martin Ebergényi,
Doris Gassner,
Andreas Olbrich,
Franz Olinowetz,
Rainer Schuler,
Peter Wurz (Ltg.)

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Elmar Thoma
Julius Weilmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera

Ständige Mitarbeiter:
Clauspeter Becker
Fritz B. Busch
Paul Frère

Dipl.-Ing. Dieter Korp
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

Auslands-
korrespondenten:
Gordon Wilkins, London;
Jean Bernardet, Paris;

Bernard Cahier,
Evian-les-Bains;

Giovanni Conte Lurani,
Malland; Gianni Rogliatti,
Turin; Karl Ludvigsen,
New York; Marc Madow,
Los Angeles.

Verlag: Vereinigte
Motor-Verlage GmbH
+ Co KG Stuttgart
Leuschnerstraße 1
Tel.: 07 11/21 42 –1
FS: 07/22 036

Redaktion:
auto motor und sport
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufs-
leiter: Hansjörg Schwab;
für den Inhalt verantw.
Helmut Fligg, Vertrieb:
Albert Manz, Herstellung:
Hugo Herrmann (Stgt.),
Heinrich Regan (Mch.).

Druck: Gruner + Jahr
AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der
Papierfabrik Albbrock,
Printed in Germany.

auto motor und sport
erscheint 14tägig,
mittwochs. – Höhere
Gewalt entbindet den
Verlag von der Liefer-
ungspflicht. Ersatz-
ansprüche können in
solchem Fall nicht
anerkannt werden. Alle
Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit aus-
drücklicher Genehmi-
gung des Verlages und
unter voller Quellen-
angabe. Unverlangte
Manuskripte werden
nur zurückgesandt,
wenn vom Einsender
Rückporto be-
gelegt wurde.

Lieferung durch
Verlag, Post oder
Buch- und Zeitschri-
ftenhandel.
Einzelheft DM 2,50
(einschl. MwSt.).
Bezugspreis direkt
ab Verlag vierteljähr-

lich DM 14,40 (einschl.
5,5% MwSt.). Kündigung
des Abonnements
vier Wochen vor
Vierteljahresende.

Postcheckkonto:
Stuttgart 161 37.
Bankkonto:
Dresdner Bank AG
Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste
Nr. 28. – Gerichts-
stand Stuttgart.

Im gleichen Verlag
erscheinen: „Motor
Revue“, „Flug-Revue/
flugwelt international“,
„lastauto omnibus“,
„lastauto omnibus-
katalog“, „mot auto-
journal“, „auto-Kata-
log“, „sport auto“.
Im Motor-Presse-Verlag
GmbH & Co KG:
„Das Motorrad“,
„Motorrad-
Katalog“,
„fiat fahren“.



Beleganghinweis: Eine Teilaufgabe der vorliegenden Ausgabe enthält einen
Prospekt der Firma Kesselbach & H. G. Erschens, 7 Stuttgart 1, Hospitalstr. 10.

Hohe Ansprüche sind der kürzeste Weg zu einem Radio von SONY.

Die kompromißlose Verbindung überdurchschnittlicher technischer Ausstattung mit einem in dieser Kategorie nicht üblichen Bedienungskomfort ist das SONY Konstruktionsprinzip: auch bei Radios.

Wie erfolgreich dieses Konzept ist, erkennt man unter anderem auch an der Anzahl der Kopien. Wenn sich SONY Käufer allerdings damit nicht zufriedengeben, liegt es auch daran, daß die Höhe des Anspruchs selbst bei der Wahl eines Radios sichtbar wird. Lassen Sie sich SONY Perfektion bei Ihrem Fachhändler vorführen.

NEU Ein kleiner „Weltempfänger“
zum attraktiven Preis -
SONY ICF-8900 L

Leistungsfähiger 6-Band-Empfänger, dreifach gespreizte KW, UKW, MW und LW. Eingebautes Netzteil, 3 Watt, großer Lautsprecher.

SONY SPORTS II

Das klassische Allwetter-Radio: wasserfest, staubgeschützt, stoßsicher, UKW mit AFC, KW und MW, Lautsprecher 9,2 cm, olivgrün.

NEU Der „kleine Captain“ -
SONY ICF-5450 B

Handliches, technisch hochwertiges Gerät mit einem interessanten Preis. UKW mit AFC, MW und KW, Zeit-Automatik, MPX-Ausgang für Stereo-Adapter, getrennte Bass- und Höhen-Regelung.

NEU Der „große Captain“ - **SONY ICF-5800 L**

UKW, MW, LW, Marineband, 4 Watt, großer Lautsprecher, MPX-Ausgang für Anschluß eines Stereo-Adapters, Zeitschaltuhr, Anschlußmöglichkeit für Plattenspieler und Tonband zur Wiedergabe.

SONY Captain 55

Vorbild für eine ganze Radio-Generation: mit vier Wellenbereichen, UKW mit AFC, MW, KW und Marineband, Loudness-Schalter, Zeit-Automatik, getrennte Bass- und Höhen-Regelung.

Auf der Funkausstellung
finden Sie uns vom
29.8. - 7.9.1975 in Halle 20,
Stand 2020.

SONY®

Wegbereiter für die audio-visuelle Zukunft.

SONY GmbH, 5 Köln 30, Mathias-Brüggen-Str. 70/72



Der Wilde

Test Lamborghini Countach LP 400: 300 km/h — Schallmauer für Sportwagen?

Von Helmut Eicker

Obwohl seine Präsentation bereits 1971 auf dem Genfer Salon erfolgte, erregt er auch heute noch — mehr als vier Jahre danach — ungewöhnliches Aufsehen: der von Bertone entworfene Lamborghini Countach LP 400.

Denn mehr als andere Traumwagen zieht er Blicke geradezu zwingend auf sich und versetzt seine Betrachter, je nach Temperament, in Verblüffung oder Begeisterung — ganz so, wie es seine Taufpaten erwartet hatten: Countach (sprich: kuntatsch) ist ein piemontesischer Ausruf, der zugleich Bewunderung, Verblüffung und Sprachlosigkeit ausdrückt.

Gegenüber dem in Genf als Miura-Nachfolger gezeigten Prototyp wurden im Verlauf der auf Serientauglichkeit zielenden Entwicklungsarbeiten eine ganze Reihe von Modifikationen durchgeführt. Neben der aus aerodynamischen Gründen geänderten Frontscheibe sind hier vor allem die seitlich hinter der Fahrerzelle angeordneten kastenförmigen Kühlluftschächte zu nennen, die das ohnehin futuristische Countach-Styling fast ins Bizarre steigern.

Auch unter der Aluminiumhaut kam es gegenüber der Erstausgabe zu gravierenden Veränderungen. So wurde der ursprünglich vorgesehene stählerne Plattformrahmen durch eine leichtere Gitterrohrkonstruktion mit Kunststoffboden ersetzt und die geplante Hubraumvergrößerung des Zwölfzylinders auf fünf Liter wieder verworfen. Verworfen wurde schließlich auch die von Bertone erdachte allzu abstrakte Instrumentierung — sie mußte einer sachlicheren Lösung weichen.

Eine aufsehenerregende Form und ungewöhnliche Proportionen machen den Lamborghini Countach zum Blickfang erster Güte.

Karosserie: ohne Vorbild

Gleichgültig, aus welcher Perspektive man den Countach betrachtet — Parallelen zu anderen vergleichbaren Konkurrenten gibt es so gut wie keine. Allenfalls die flache, kurze Fronthaube und die für Mittelmotorautos typische, weit nach vorn gerückte Fahrgastzelle ließen sich nennen.

Auf einen Blick

Exklusiver, zweiseitiger Hochleistungsportwagen der obersten Preis- und Leistungsklasse. Unkonventionelle Karosserieform mit sehr hohem Prestigewert aber teilweise schlechten Sichtverhältnissen. Komplette Serienausstattung. Sportwagenmäßige, auch bei hohen Geschwindigkeiten sichere Fahreigenschaften. Noch befriedigender Federungskomfort, sehr lautes Innengeräusch. Hochwertiges Zwölfzylinder-Triebwerk. Überlegende Fahrleistungen, Höchstgeschwindigkeit 288 km/h. Verbrauch 26,6 l/100 km.

Zur Serienausstattung gehören

- Colorverglasung
- Verbundglas-Frontscheibe mit Antenne
- Innenbelüftete Scheibenbremsen
- Bremskraftverstärker
- Bremskraftregler
- Leichtmetallräder
- Leder-Innenausstattung
- Bouclé-Teppichboden
- Versenkbare Halogen-Doppelscheinwerfer
- Drehzahlmesser
- Verstellbares Lederlenkrad
- Einbaumöglichkeit für Klimaanlage und Stereo-Radio
- Fünfganggetriebe
- Sperrdifferential

Während sonst fast immer versucht wird, mit möglichst harmonischen, ausgewogenen Linien optisch vorteilhafte Wirkungen zu erzielen, hat Bertone hier mit höchst unkonventionellen, fast brutalen Stilelementen gearbeitet. Besonders deutlich wird das an den bereits erwähnten, beinahe unorganisch wirkenden Kühlluftutzen, an der trapezförmigen Heckpartie oder auch an der ungewöhnlichen Form der hinteren Radausschnitte. Unterstrichen werden diese fast schroffen Konturen durch die eigenwillige Gestaltung der Ein- und Austrittsöffnungen für die Kühler- und Motorraumbelüftung sowie durch das funktionslose Miniatur-Rückfenster im kantigen Dach.

Aber das boshafte-wilde Aussehen des Countach ist auch eine Folge seiner gedungenen Proportionen: Bei 414 cm Länge und der beachtlichen Breite von 189 cm läßt vor allem die ungewöhnlich geringe Höhe von nur 107 cm das Auto schon im Stand aggressiv und geduckt erscheinen. Eine geradezu skurrile Note bekommt der Countach, wenn die eckigen Scheinwerfergehäuse ausgefahren und gleichzeitig die flügelartigen Türen nach oben geschwenkt sind.

Die ungewöhnliche Gestaltung der Eintrittsöffnungen hat indes den Vorteil, trotz der geringen Fahrzeughöhe noch akzeptable Einstiegverhältnisse zu offerieren — auch dann, wenn zum Park-Nachbar nur wenige Zentimeter Platz sind. Allerdings zeigten sich die Gasfedern zum Offenhalten der Türen gelegentlich überfordert — besonders in Bergaufstellung des Wagens neigten die Türen zum unverhofften, fallbeilartigen Zuschlagen.

Im Innenraum des Countach geht es sportwagenmäßig beengt zu, was jedoch nicht heißen soll, daß nicht auch größere Fahrer eine zufriedenstellende

Test Lamborghini Countach

Sitzposition einnehmen könnten, zumal das kleine Lederlenkrad sowohl axial als auch in der Höhe verstellbar ist. Aber die niedrige Dachkonstruktion sorgt fast ständig für Kopfberührung, und das zwischen den Sitzen placierte Getriebe läßt den beiden In-

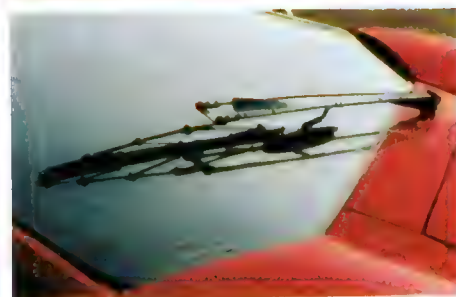
sassen an Breite nur das Nötigste. Sie sind zwischen dem hohen Mitteltunnel und den Türen derart fixiert, daß von einem optimalen Seitenhalt in Kurven gesprochen werden kann.

Eng geht es auch im Fußraum zu, wo einwandfreie Pedalarbeit nur mit entsprechend schmalen Schuhwerk möglich ist. Außerdem ist die Kupplung nur

mit hohem Kraftaufwand zu betätigen, und das Gaspedal hat einen störend langen Weg.

Eine Besonderheit sind zweifellos die Sichtverhältnisse: Nach vorn bietet die riesige, sehr flachliegende Verbundglasscheibe einen guten Ausblick auf die Fahrbahn, wobei vom Wagenbug allerdings nichts zu sehen ist — das

Als Antriebsquelle dient dem italienischen Vollblut ein Zwölfzylinder-V-Motor, der gleichermaßen durch Leistung und technische Brillanz besticht. Der einarmige Scheibenwischer mit kleinem Hilfswischer liegt auch bei hohen Geschwindigkeiten satt auf und sorgt für klare Sichtverhältnisse. Die nach oben schwenkbaren Türen werden von Gasfedern offen gehalten.



Auto scheint an der Scheibenunterkante zu enden. Nach hinten gewährt das kleine Rückfenster zwar ausreichende Orientierungsmöglichkeiten, jedoch nach schräg hinten ist die Sicht gleich null: Durch die Kühlluftverkleidungen entsteht ein derart großer toter Blickwinkel, daß das Einfädeln in den fließenden Verkehr zum echten Problem wird.

Wenig funktionell ist auch die Instrumentierung des Countach, wenngleich die eindrucksvolle Ansammlung von insgesamt acht Rundanzeigen zunächst anderes vermuten läßt. Vor allem bei schneller Fahrt sind die Anzeigen zu undeutlich, um zuverlässige Informationen liefern zu können. Hinzu kommt, daß sämtliche Instrumente stark spiegeln und daß außerdem die sieben

Kontrollleuchten von der linken Lenk-
radspeiche perfekt verdeckt werden.

Gut zur Hand liegt der in einer offenen Kulis-
se geführte Schalthebel, mit dem sich das Fünfganggetriebe zwar nicht gerade leichtgängig, aber sehr präzise betätigen läßt. Richtig placiert sind auch die Hebel für Heizung und Luft-
verteilung sowie die diversen Kipp-



Nur etwa eine Hand
breit lassen sich die unter-
en Hälften der Seiten-
fenster öffnen. Gerad-
linig begrenzte Kanten
und Flächen am Heck
unterstreichen das
futuristische Styling der
von Bertone entworfenen
Karosserie. Während
das kleine Lederlenkrad
und der Schalthebel
gut zur Hand liegen, fie-
len die Instrumente
wenig praxisgerecht aus:
Sie spiegeln und
sind nur schwer ablesbar.



Test Lamborghini Countach

schalter in der Konsole, die außerdem die Bedienungsknöpfe und Austrittsdüsen der auf Wunsch lieferbaren Klimaanlage trägt.

Eine elegante Note erhält das sportive Cockpit des Countach durch die verwendeten Materialien: Beim Testwagen waren es schwarzer Samt-Velours

am Armaturenbrett, weißes Leder an Sitzen, Türen und Mitteltunnel und anthrazitfarbener Bouclé im Fußraum.

Während die Lederausstattung ebenso wie die Colorverglasung und die Leichtmetallräder zum serienmäßigen Lieferumfang gehören, kann der Preis des Countach (Grundpreis 99 800 Mark) durch Zukauf einiger Extras leicht über die 100 000 Mark-Grenze gehoben werden: Für die Klimaanlage müssen 1350

Mark bezahlt werden, für ein Stereo-Kassetten-Radio 1400 Mark und für einen dreiteiligen Lederkoffer-Set 1550 Mark.

Die Koffer lassen sich bequem im Wagenheck unterbringen, wo sich unter einer separaten Klappe ein für diese Fahrzeugklasse respektables Gepäckabteil auftut. Das ist auch gut so, denn unter der Fronthaube beanspruchen Ersatzrad, Batterie, Frischluftgebläse,

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Zwölfzylinder-Viertakt-V-Motor 60°, Bohrung x Hub 82 x 62 mm, Hubraum 3929 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,5:1, Leistung 375 PS bei 8000 U/min, spezifische Leistung 95,4 PS/Liter, maximales Drehmoment 36,8 mkg bei 5500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (8000 U/min) 16,5 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 2510 U/min) 5,2 m/s, 7fach gelagerte Kurbelwelle, 2 obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe, Antrieb über Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, 2 Elektroventilatoren, Kühlsysteminhalt 16 Liter, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, Ölkühler, Ölinhalt 15 Liter, 6 Horizontal-Doppelvergaser Weber 45 DCOE, 2 seitliche 60 Liter-Benzintanks, Batterie 12 V 72 Ah, Drehstromlichtmaschine 980 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, hydraulisch betätigte Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, ZF-Differentialbremse, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,256 (9,23), II. 1,769 (7,24), III. 1,31 (5,36), IV. 0,99 (4,05), V. 0,775 (3,17), R. 2,134 (8,73), Achsantrieb 4,09.

FAHRWERK

Stahl-Rohrrahmen mit aufgesetzter Leichtmetall-Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Koni-Teleskopstoßdämpfer, hinten Einzelradaufhängung an Querlenkern und Längsstreben, doppelte Schraubenfedern und doppelte Koni-Teleskopstoßdämpfer, vorn und hinten Stabilisator, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker und -regler, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Leichtmetallfelgen vorn 7 1/2 J x 14, hinten 9 1/2 J x 14, Gürtelreifen Michelin XWX vorn 205/70 VR 14, hinten 215/70 VR 14.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2450 mm, Spur 1500/1520 mm, Außenmaße 4140 x 1890 x 1070 mm; Eigengewicht vollgetankt 1375 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1820 kg, Zuladung 245 kg, Leistungsgewicht 3,7 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 288 km/h
(entsprechende Drehzahl 7550 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	1,9 s
0 bis 60 km/h	3,0 s
0 bis 80 km/h	4,1 s
0 bis 100 km/h	5,4 s
0 bis 120 km/h	7,2 s
0 bis 140 km/h	9,4 s
0 bis 160 km/h	11,8 s
0 bis 180 km/h	16,0 s
0 bis 200 km/h	18,7 s
1 km mit stehendem Start . . .	24,3 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h	4,4 s
40 bis 80 km/h	7,6 s
40 bis 100 km/h	10,8 s
40 bis 120 km/h	13,9 s
40 bis 140 km/h	17,1 s
40 bis 160 km/h	20,2 s
40 bis 180 km/h	23,3 s
40 bis 200 km/h	27,1 s
1 km ab 40 km/h	29,0 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 105 km/h
II. Gang	19 bis 134 km/h
III. Gang	27 bis 181 km/h
IV. Gang	40 bis 239 km/h
V. Gang	60 bis 305 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	75 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	79 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	83 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	85 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	88 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	90 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	91 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	93 Phon (dBA)
Bei 200 km/h	95 Phon (dBA)

VERBRAUCH

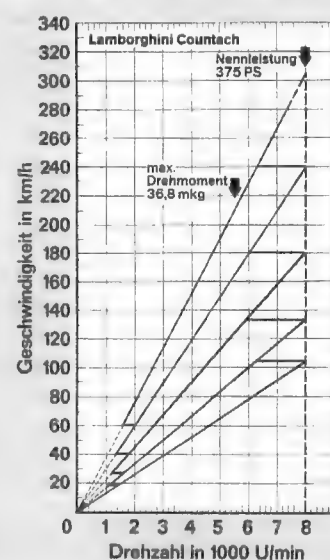
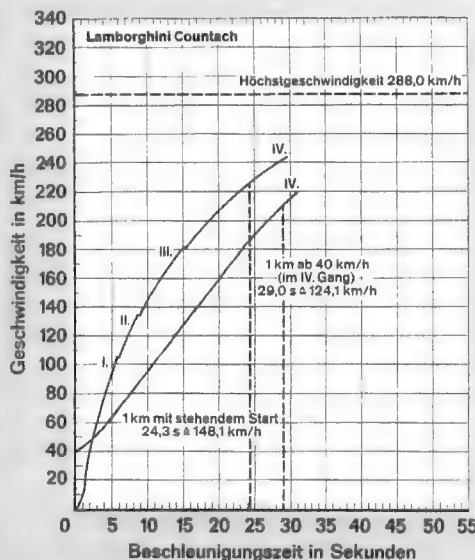
Superbenzin	
Autobahn	
Schnitt ca. 120 km/h . . .	18,8 L/100 km
Schnitt ca. 160 km/h . . .	29,6 L/100 km
Landstraße	
Schnitt ca. 80 km/h . . .	22,3 L/100 km
Kurzstrecke	23,5–28,5 L/100 km
Testverbrauch	26,6 L/100 km

WARTUNG

Inspektion	alle 10 000 km
Ölwechsel	alle 5 000 km

RICHTPREIS

Coupé	DM 99 800,—
Hersteller: Automobili Ferruccio Lamborghini, S. Bolognese, Italien.	
Importeur: Deutsche Lamborghini Vertriebsgesellschaft mbH, 8 München 2, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89 / 59 75 09.	





König-Pilsener

Für den, der zu genießen weiß.

Test Lamborghini Countach

Wärmetauscher für die Heizung, Bremskraftverstärker und die Zahnstangenlenkung den gesamten Raum.

Motor: kraftvolles Prachtstück

Mehr und dabei ausgesprochen ästhetische Mechanik wird beim Öffnen der lamellenbewehrten Leichtmetallklappe zwischen Fahrgastraum und Kofferraum sichtbar. Hier bietet sich jene Augenweide, die meist nur italienische Vollblut-Sportwagen vorzuweisen haben und die ebenso bedeutungsvoll für das Flair dieser Luxusgeschöpfe ist wie die aufregenden Karosserieformen.

Beim Countach entsteht sie hauptsächlich durch die imposanten Vergaser-Batterien zu beiden Seiten des Zwölfzylinders, sowie durch die vier Schrumpflack-behandelten Nockenwellengehäuse und die konsequente Verwendung von Leichtmetall.

Der Einwand, daß solcherart aufwendig gebaute Triebwerke nahezu jeden Mechaniker in Verlegenheit bringen, ist zwar berechtigt, kann jedoch den Reiz eines solchen Edelmotors in keiner Weise schmälern.

Denn der hohe Aufwand erschöpft sich ja keineswegs im ästhetischen Anblick, sondern ist vielmehr Voraussetzung für die exzellente Leistungscharakteristik, die diesen Vollblut-Triebwerken fast immer eigen ist.

Entgegen den ursprünglichen Plänen, den Countach mit einem Fünfliter-Motor auszurüsten, befindet sich im Heck des Miura-Nachfolgers in abgewandelter Form jener Vierliter-Basismotor, der auch in den Lamborghini-Modellen Jarama und Espada verwendet wird. Es handelt sich dabei um einen Zwölfzylinder-V-Motor in Aluminium-Bauweise mit nassen Büchsen, der ein Bohrungs/Hub-Verhältnis von 82/62 mm, eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle und zweimal zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen aufweist. Die Verdichtung wird mit 10,5:1 angegeben, die Leistung mit 375 PS bei 8000 U/min, das maximale Drehmoment mit 36,8 mkg bei 5500 U/min.

Im Gegensatz zum Miura, dessen Zwölfzylinder quer vor der Hinterachse eingebaut ist, steht das Countach-Aggregat längs im Motorraum, wobei nur

das Differential hinter dem Motor liegt, Kupplung und Getriebe jedoch davor. Auf diese Weise wurde es möglich, den Motor näher an die Hinterachse zu rücken, also Baulänge zu sparen. Außerdem ergaben sich günstigere Achslast-Verhältnisse sowie Vorteile für die Getriebebeschaltung.

Der Kraftfluß ist freilich etwas umständlicher — er wird vom Getriebe über eine durch die Motorölwanne laufende Welle zum Differential geleitet, von wo zwei Gelenkwellen das Antriebsmoment auf die Hinterräder übertragen.

Was die Motorkonzeption und die Leistungsangaben versprechen, findet man im praktischen Umgang mit dem Countach voll bestätigt: Eine schier unbändige Kraft sorgt bei entsprechen-

der Öffnung der zwölf Drosselklappen für einen Schub, wie man ihn sonst nur in Rennwagen zu spüren bekommt. Dabei setzt der Vortrieb keineswegs erst bei sehr hohen Drehzahlen ein, sondern bereits im unteren bis mittleren Bereich. Ein problemloses Fahren im normalen Verkehr ist ohne weiteres möglich, wenngleich natürlich freie Autobahnstrecken das wahre Element dieses Boliden sind. Wie schnell der Countach tatsächlich ist, stellte automotor und sport durch exakte Messungen fest: 288 Kilometer pro Stunde — ein Wert, der zwar deutlich unter der Werksangabe von 315 km/h liegt, der aber dennoch mitten im Bereich potenter Rennfahrzeuge rangiert.

Ähnliches gilt auch für die Beschleunigung, denn beim Spurt von 0 auf 100

Zum Vergleich		Lamborghini Countach	De Tomaso Pantera GTS	Ferrari* 365 GTB 4	Maserati* Ghibli	Porsche turbo
Hubraum	ccm	3929	5763	4390	4709	2992
Leistung	PS/U/min	375/8000	285/5000	348/6500	310/6000	260/5500
Testverbrauch	L/100 km	26,6	20,5	25,2	23,0	20,9
Preis	DM	99 800,—	49 200,—	—	—	65 800,—
Beschleunigung in s						
0 bis 60 km/h		3,0	3,1	3,1	3,8	2,6
0 bis 80 km/h		4,1	4,4	4,1	5,2	3,6
0 bis 100 km/h		5,4	6,7	6,1	7,0	5,2
0 bis 120 km/h		7,2	8,8	7,9	9,1	7,0
0 bis 140 km/h		9,4	11,8	10,5	12,0	8,8
0 bis 160 km/h		11,8	15,3	13,0	15,0	11,8
0 bis 180 km/h		16,0	20,3	17,1	18,8	15,0
0 bis 200 km/h		18,7	26,2	21,6	24,4	19,8
1 km mit stehendem Start		24,3	26,4	25,1	26,1	24,4
Höchstgeschwindigkeit km/h		286,0	250,0	274,8	274,8	250,0

* wird nicht mehr hergestellt



Auch aus optischen Gründen könnte der Countach breitere Reifen vertragen.

km/h vergingen nur 5,4, und von 0 auf 200 sogar nur eindrucksvolle 18,7 Sekunden. Das sind ebenso wie die 24,3 Sekunden für den Kilometer mit stehendem Start für ein 1375 Kilogramm schweres Auto absolute Paradowerte.

Eindrucksvoll sind auch die in den einzelnen Gängen erreichbaren Geschwindigkeiten: Bei Nutzung der zulässigen Höchstdrehzahl von 8000 U/min stellen sich im I. 105, im II. 134, im III. 181 und im IV. 239 km/h ein. Im V. Gang kletterte die Drehzahlmessernadel auf 7550, was eben jenen 288 km/h Höchstgeschwindigkeit entspricht.

Solcherart gefordert, laufen natürlich recht ansehnliche Kraftstoffmengen durch die Vergaser: Bei den Meßfahrten waren es über 30 L/100 km, der

Testverbrauch betrug 26,6 L/100 km, und selbst bei etwas zurückhaltenderer Fahrweise muß noch mit rund 18 Litern gerechnet werden.

Nicht minder beachtlich war auch die Geräuscentwicklung, die bei dem getesteten Exemplar – mit nur andeutungsweise vorhandenen Schalldämpfern – bei höheren Drehzahlen echtem Rennwagen-Sound entsprach.

Fahrwerk: bei hohen Geschwindigkeiten neutral

Rennwagenmäßige Züge weist auch das Fahrwerk auf, das konsequent auf die überdurchschnittlichen Fahrleistungen und den klar umrissenen Anwendungsbereich abgestimmt ist.

Mit dem steifen Gitterrohrrahmen und den einzeln an Querlenkern aufgehängten Rädern ist es ganz auf Fahrstabilität bei hohen Geschwindigkeiten ausgelegt – Komfortfragen rangieren hier erst in zweiter Linie.

Obwohl mit einer sehr straffen Grundfederung und zwei Querstabilisatoren versehen, bietet der Countach dennoch ein akzeptables Maß an Federungskomfort. Die im bestgefederten Bereich zwischen den Achsen untergebrachten Passagiere bleiben von harten Stößen weitgehend unbehelligt.

Im Kurvenverhalten zeigt sich der Countach anfangs leicht untersteuernd, um bei mittleren und höheren Geschwindigkeiten fast völlig neutral zu werden. Änderungen in Richtung Übersteuern lassen sich jedoch leicht durch plötzliche Lastwechsel provozieren. Wie nahezu bei allen Mittelmotorautos ist diesem Umstand besondere Beachtung zu schenken, da es sonst leicht zu einem unfreiwilligen Dreher kommen kann. Begünstigt wird diese Eigenschaft beim Countach durch die Reifengröße, die für ein Auto dieses Zuschnitts etwas zu mager ausgefallen ist: Vorn sind auf 7½ Zoll-Felgen 205 Millimeter breite Reifen montiert, hinten auf 9½ Zoll-Felgen solche mit 215 Millimeter Breite. Mit breiteren Reifen wäre das Kurvenverhalten fraglos noch um einiges zu verbessern, wenngleich natürlich auch so die erzielbaren Kurvengeschwindigkeiten bereits weit über dem Durchschnitt liegen.

Keine Beanstandungen gab es beim Geradeauslauf, der selbst bei Höchstgeschwindigkeit stabil und ohne jede Nervosität war. Zu loben sind auch die direkte, zielgenaue Lenkung und die Bremsanlage, die bei einem so potenten Auto ganz besonderen Beanspruchungen ausgesetzt ist: Im meist harten Testbetrieb konnte zu keiner Zeit ein Nachlassen oder Schiefziehen der mit innenbelüfteten Bremsscheiben und Leichtmetall-Bremssätteln ausgerüsteten Anlage festgestellt werden.

So wie sich der Countach heute präsentiert ist ihm eine absolute Spitzenstellung unter den hochkarätigen Sportwagen sicher. Derzeit ernsthaftester Rivale um diesen anspruchsvollen Platz ist der Ferrari BB, der mit dem Countach nicht nur die norditalienische Heimat, sondern auch eine ganze Reihe technischer Merkmale gemein hat.

auto motor sport Lamborghini Countach	
Test- zeugnis	
PRÜFPUNKT	Bewertung*
● AUSSTATTUNG Komplette Serienausstattung, unter anderem getönte Verbundglas-Frontscheibe, Leichtmetallräder und echte Lederbezüge. Einbaumöglichkeit für Klimaanlage und Stereo-Radio.	2
● BEDIENUNG/HANDLICHKEIT Praxiorgerechte Anordnung aller Schalter und Hebel, verstellbares Lenkrad. Reichhaltige, aber sehr schlecht ablesbare Instrumentierung. Hohe Betätigungskräfte für Kupplung und Schaltung, langer Gaspedalweg. Sehr direkte, zielgenaue Lenkung. Durch große Fahrzeugbreite und teilweise schlechte Sicht beeinträchtigte Handlichkeit.	4
● FAHR SICHERHEIT Gute Richtungstabilität auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten. Sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich bei weitgehend neutralem Eigenlenkverhalten. Im Grenzbereich empfindlich auf Lastwechsel.	2
● KAROSSERIE Ungewöhnlich hoher Prestigewert durch unkonventionelles Styling. Beengte, aber ausreichende Platzverhältnisse für zwei Personen. Relativ großer Kofferraum. Nach schräg hinten stark eingeschränkte Sichtverhältnisse.	2
● KOMFORT Noch befriedigender, bei hohen Geschwindigkeiten besser werdender Federungskomfort. Sitze mit gutem Seitenhalt. Bei allen Geschwindigkeiten sehr hohes Innengeräusch.	4
● LEISTUNG Extrem gute Beschleunigungswerte durch ausgezeichnetes Leistungsgewicht. Gute Elastizität, Höchstgeschwindigkeit 288 km/h.	1
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Zwölfzylinder-V-Motor mit sportwagenmäßiger Leistungscharakteristik. Sehr hohe Literleistung, hohes Drehmoment. Ungewöhnlich großes Drehvermögen. Gut abgestuftes Fünfganggetriebe mit exakter, aber schwergängiger Schaltung.	1
* Bewertung: 1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = ausreichend, 4 = unbefriedigend, 5 = mangelhaft	





„Ich habe viele bunte Ideen auf der Rolle.“

Mit meiner Hilfe können Sie schön Ordnung schaffen. Zum Beispiel alle Schlüssel und Ordner farbig markieren. Oder einen Schrank mit bunten Streifen verzieren. Sie können mich auch als Tapetenabschluß verwenden. In passender Farbe. Das ist sehr dekorativ! Aber man nimmt mich auch gern zum Reparieren. Wenn ein alter Buchrücken neuen Halt braucht. Oder der Gartenschlauch ein Loch hat. Wie gesagt — ich klebe von selbst. Auf jeder sauberen Fläche. Mein Material: Wetterfestes Gewebe. Und das in 12 leuchtenden Farben.



Jede tesa-Rolle hilft auf ihre Weise:

- tesaband** die farbige Rolle aus wetterfestem Gewebe zum Verzieren und Reparieren.
- tesamoll** die mollige Rolle zum Abdichten von Tür und Fenster.
- tesafilm** die durchsichtige Rolle zum Ankleben, Zukleben, Festkleben.
- tesapack** die kräftige Rolle zum Pakete-Packen.
- tesakrepp** die schützende Rolle zum Abdecken beim Malen.

Auf Wunsch erhalten Sie kostenlos die tesa-Fibel mit 284 praktischen tesa-Tips von Beiersdorf, 2000 Hamburg 54, Postfach 54 07 07.

tesaband

Ein
Beiersdorf
Produkt

Test intern

Aus der Test-Praxis von auto motor und sport.

Hat auto motor und sport spioniert?

Die Einladung kam vom Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung in Koblenz und war an „Herrn Chefredakteur Fritz Reuter“ adressiert: „Sehr geehrter Herr Kollege, dürfen es einmal 1500 PS und satte 450 mkg Drehmoment sein? Wenn ja, dann kommen Sie nach Trier-Kürenz zu unserer Erprobungsstelle für Rad- und Kettenfahrzeuge.“ Nicht Chefredakteur Reuter kam, auto motor und sport wurde vertreten von Ferdinand Simoneit, weil er als

Ben ihn am Abend die Wachsoldaten wieder passieren — nur gegen Hergabe des Besucher-Schildes.

Strenger als das Militär zeigte sich am gleichen Tag die Industrie. Simoneit hatte auf der Fahrt bei Trier-Pfalzel am dortigen Michelin-Zweigwerk ein Schild mit der Aufschrift gesehen „Michelin stellt ein:“, aber gesucht wurde keine einzige Arbeitskraft. Er fotografierte das Schild — bereits am nächsten Tag kam die offizielle Anfrage aus der Michelin-Zentrale in Karlsruhe: „Schickt auto motor und sport jetzt schon Spione?“ Pförtner hatten den Porsche mit dem Kennzeichen LB — CC 210 aufgeschrieben und beim Verfassungsschutz ermittelt, daß sein Fahrer bei auto motor und sport beschäftigt ist.

Das Michelin-Foto stand im letzten Heft („Unwucht“), der Fahrbericht Leopard ist in dieser Ausgabe zu lesen.



Panzerfahrer Simoneit

branchenerfahren gilt: Der 50jährige Redaktionsdirektor war Mitte 1943, 18jährig, freiwillig Panzersoldat geworden. Nach mehr als 30 Jahren wollte er jetzt wieder einmal einen Panzer fahren. Der Bundeswehr-Wachdienst auf dem Grüneberg in Trier zeigte sich recht leger. Simoneit mußte sich nicht ausweisen und durfte unbegleitet zum Treffpunkt fahren. Zivilisten numerierten ihn mit dem Schild „Besucher 234“ und ließen ihn nach Herzenslust den deutschen Standardpanzer Leopard I, den entwickelten, aber noch nicht produktionsbereiten Nachfolger „Leo II“ und den amerikanischen M 48-Panzer fahren. Ohne sich jemals ausgewiesen zu haben, lie-

Ein Frosch für Dunlop

Draußen war es an die 30 Grad im Schatten. Dunlop-Vorstand Goswin Vaerst wischte sich den Schweiß von der Stirn und fragte in die Runde schwitzender Mitarbeiter: „Wie wird der Winter? Der Winter 76/77?“ Es war der Tag, an dem in jedem Jahr bei Dunlop in Hanau „Das Roulette“ gedreht wird: die Produktionsplanung für Winterreifen der übernächsten Saison. Alle Daten sind riskant: Allgemeiner Wohlstand, zugelassene Neuwagen — am riskantesten: Wie wird der übernächste Winter?

Dr. Karl Dworak, Leiter Verkauf Marketing, hat die Wetterforschung für Dunlop schon auf konventionelle

Weise versucht: mit einer Anfrage beim staatlichen Wetteramt Freiburg. Sie kostete Geld und war falsch. Dunlop-Produktionsvorstand Dr. Klaus Titze sah sich in der Natur um: „Gibt es viele Bucheckern? Wie tief gehen

glas 9,50.“ Er schenkte beides Dr. Titze — in der Hoffnung, daß der Frosch dem Dunlop-Vorstand bei der

Winterreifen-Produktionsplanung helfen könne. Titze versprach, sich nach unserem Frosch zu richten —



Wie wird der Winter 1976/77?
Dunlop-Vorstand Titze sinniert über die Winterreifen-Produktion — auto motor und sport schenkte ihm für die Wetterprognose einen Frosch.

Anz.	Datum	Einzel-preis	DM	PI
1	10. 6. 75			
1	Kreuzkröte		12,-	
1	Frosch - Laos		9,50	
			21,50	
	Für Fa.			
	An Fo - Motor - Sport			

in der Po-Ebene die Schnecken in den Boden?“ auto motor und sport, Zeuge der Produktionsdiskussion, steuerte ein probates Orientierungsinstrument bei: Fotograf Elmar Thoma, kaufte im „Aquarium“ in Hanau „1 Kreuzkröte 12,—, 1 Frosch-

dann aber teilte Dr. Dworak lapidar mit: „Dr. Titzeweigert sich beharrlich unserem Frosch einen ständigen Platz in seinem Büro einzuräumen.“

Und wenn jetzt die Produktionsplanung für Winterreifen nicht klappt — Dr. Titze?

Die Mittelklasse hat jetzt ein neues Der Wechsel



Wenn diese Automobile den Platz an der Spitze ihrer Klasse übernehmen, dann ist das sowohl eine Eroberung als auch eine Erbschaft.

Nach neun Jahren gibt es wieder einen neuen kompakten BMW: die konsequente Fortführung des von BMW schon 1966 begonnenen Konzeptes des qualitativ hochwertigen, technisch leistungsfähigen Spitzenautomobils in kompakten Abmessungen.

Die neue Lösung zwischen groß und klein heißt nicht mittel, sondern BMW.

Der neue kompakte BMW ist die technologische Synthese zweier scheinbar unvereinbarer automobiler Gegensätze: Die einen sind für den

BMW 316, 318, 320, 320i

Das wegweisende Automobilkonzept an der Spitze der Mittelklasse.

Verkehr zu groß. Und andere sind für die Sicherheit zu klein. Der kompakte BMW kombiniert in idealer Weise die Eigenschaften schneller und sicherer Reiselimousinen mit denen der handlichen und beweglichen Stadtwagen.

Der kompakte BMW: Nicht ein etwas größerer Kleiner, sondern der etwas kleinere Große.

Die neuen BMW 316, 318, 320, 320i haben bei Trieb- und Fahrwerk, bei Bedienungssicherheit, beim Fahr- und Innenraumkomfort sowie beim Systemangebot passiver Sicherheitseinrichtungen die Solidität und den technischen Aufwand

Format. Neu: BMW 316, 318, 320, 320i. am der Spitze.



der BMW Automobile der großen Klassen. Diese hochwertigen und außerordentlich zuverlässigen Detaillösungen wurden für den kompakten BMW in die Automobildimensionen der anspruchsvollen Mittelklasse übertragen, fortentwickelt und neuabgestimmt. Das Ziel: Nicht nur durchgreifende Verbesserungen bei Einzeleinrichtungen, sondern eine abgestimmte Optimierung auf allen Gebieten der Automobiltechnik gleichzeitig.

Wenn Ihnen nach der Bekanntschaft mit dem neuen kompakten BMW Ihr jetziges Automobil überholt erscheint, hat sich nicht Ihr Automobil geändert. Sondern Ihr Standpunkt. Denn diese BMW sind nicht nur für uns ein Schritt in die Zukunft. Sondern auch für ihre Käufer.

Die Daten des Fortschritts:

	cm ³	kW(PS)	0-100 km/h	Verbr. nach Unverb.	
			km/h max.	DIN 70 030	Preisempf.
BMW 316	1573	66 (90)	13,8 s	160	9,9 l Norm. DM13.600,-
BMW 318	1766	72 (98)	11,9 s	165	9,9 l Norm. DM14.420,-
BMW 320	1990	80 (109)	11,2 s	170	10,0 l Norm. DM15.330,-
BMW 320i	1990	92 (125)	9,9 s	180	8,8 l Super DM17.400,-

Weiterentwickelte Triebwerke: noch mehr Laufkultur, Wirtschaftlichkeit, Standfestigkeit, Lebensdauer. Neu optimiertes Fahrwerk: noch mehr Fahrsicherheit, völlig neuer Fahrkomfort. Neuer Innenraumkomfort, richtungsweisendes Cockpit und neues Heizungs- und Belüftungssystem. Für die Mittelklasse ungewöhnlich umfangreiche passive Sicherheitstechnik. Hoher qualitativer Standard der Verarbeitung mit BMW typischer Liebe zum Detail.



BMW — Freude am Fahren



ROTH-

WASSEL
LEUPOLD

HÄNDLE



Große Klappe

Kurztest VW Passat LS: wahlweise auch mit Hecktür.

Als der Passat vor zwei Jahren auf den Markt kam, bedauerten Käufer und Interessenten, daß er nicht gleich so geraten war, wie er jetzt wahlweise zu haben ist: mit Heckklappe.

In der Tat ist die Nachfrage nach der seit März lieferbaren Heckklappen-Variante erstaunlich groß. Das Volkswagenwerk verkaufte im Mai dieses Jahres in der Bundesrepublik insgesamt 13 669 Passat-Limousinen, und davon waren immerhin knapp 7000 Exemplare mit einer Heckklappe ausgerüstet. Der Aufpreis für dieses Extra beträgt DM 368.—, und wer es sich leistet, kann sicher sein, ein zumindest äußerlich nicht sehr auffälliges Zubehör eingekauft zu haben. Denn in geschlossenem Zustand unterscheiden sich Passat in Normalausführung und Heckklappen-Variante nur bei genauem Hinsehen voneinander.

Diese Einheitlichkeit ändert sich, sobald die Ladeluken geöffnet werden.

Denn während sich beim Passat alter Bauart eine relativ kleine Kofferraum-Öffnung darbietet, zeigt die Klappen-Version ein gähndes Riesen-Loch. Eine Abdeckplatte schützt den Kofferraum-Inhalt bei geschlossener Klappe

vor neugierigen Blicken, und eine Gasfeder-Halterung sorgt dafür, daß es keine Probleme mit der Arretierung gibt.

So nützlich diese Zutaten auch sind — Tatsache ist ebenfalls, daß das Kofferraum-Abteil des Klappen-Autos nicht ganz die Kapazität des Pendants erreicht. Messungen von auto motor und sport ergaben ein nutzbares Volumen von knapp 300 Litern, das sich freilich unter Ausnützung des Rückbank-Klappmechanismus bis auf 656 Liter steigern läßt. Der Passat ohne Heckklappe verdaut — in erster Linie wegen einer deutlich höher liegenden Ladekante — 352 Liter.

Dennoch kann kein Zweifel daran bestehen, daß der Klappen-Passat das nützlichere Auto ist. Das Kofferraum-Angebot erscheint — absolut gesehen — immer noch reichhaltig, die Mühelosigkeit beim Be- und Entladen ist ein klarer Pluspunkt. Hinzu kommt die Varia-

FAHRLEISTUNGEN	
Höchstgeschwindigkeit	154,5 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h	3,1 s
0 bis 60 km/h	5,7 s
0 bis 80 km/h	9,5 s
0 bis 100 km/h	14,7 s
0 bis 120 km/h	23,0 s
1 km mit stehendem Start	36,5 s
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)	
40 bis 60 km/h	6,4 s
40 bis 80 km/h	13,6 s
40 bis 100 km/h	21,1 s
40 bis 120 km/h	31,8 s
1 km ab 40 km/h	39,5 s



Weniger Kofferraum-Volumen, aber mehr Ladekomfort: Passat mit Heckklappe (links).

bilität der neuen Version, die es gestattet, im Notfall auch eine Standuhr transportieren zu können.

75 PS mit Normalbenzin

Zu den Änderungen, die das Volkswagenwerk im Zuge der Modellpflege dem Passat angedeihen ließ, zählt auch die Umrüstung des 75 PS-Motors, um ihn Normalbenzin-tauglich zu machen. Eine Reduzierung des Verdichtungsverhältnisses von 9,7 : 1 auf 8,2 : 1 und ein anderer Vergaser reichten für eine Reduzierung des Oktanzahlbedarfs

aus, so daß nun das preiswertere Normalbenzin getankt werden kann. Während der 3000 Kilometer, die der Testwagen zurücklegte, trat Beschleunigungsklingeln auch bei niedrigen Drehzahlen nicht auf, und ebenso kam es nicht zum Nachlaufen bei abgeschalteter Zündung. Der Testverbrauch betrug 10,7 Liter/100 km — an der Sparsamkeit dieses VW-Modells hat sich in der Praxis nichts geändert.

Verbessert präsentieren sich auch Motoraufhängung und Schaltführung. Das lästige Schütteln des Motors um die

Längsachse beim Gasgeben, das frühere Passat-Modelle auszeichnete, ist nun nahezu verschwunden, die ehemals unpräzise Schaltführung wich einer bemerkenswert exakt arbeitenden Mechanik mit kurzem Schalthebel.

Insgesamt macht der Passat einen gereiften Eindruck, auch was die Qualität der Verarbeitung angeht. Und daß das Heckklappen-Modell, in LS-Version DM 11 778.— teuer, den Verkauf beflügelt, erscheint verständlich. Denn die Hecktür am Auto ist nicht nur praktisch, sondern auch „in“. K. W.

Aktiver leben. Denn aktive Väter sind bessere Väter.

Aktiver leben

Aktiv das Leben planen mit der Alten Leipziger.

Eines steht fest: Väter ohne Sorgen sind bessere Väter.

Und aktive Väter haben weniger Sorgen. Weil die richtigen Versicherungen sie ihnen abnehmen. Gegen Schadenfälle schützen sie sich und ihre Familie mit einer maßgerechten Versicherungskombination der Alten Leipziger.

Sie sichert Ihren Hausrat, zahlt Schäden, die Sie ersetzen müssen, und bietet Versicherungsschutz für Unfälle im Beruf und in der Freizeit.

In unserer Broschüre „Aktiver leben“ steht alles ganz genau. Auch über unsere Lebensversicherungen, unsere Überschußanteile, Ihre Steuervorteile. Dazu viele aktuelle Aktiv-Tips für aktive Familien. Senden Sie uns den Coupon.



Aktiv-Coupon

Die Broschüre interessiert mich. Senden Sie mir kostenlos und unverbindlich ein Exemplar.

Name

Ort

Straße / Nr.

Auf eine Postkarte kleben und einsenden an
Alte Leipziger, Abt. AR, 637 Oberursel/Taunus,
Postfach 360

Unsere Fachmann finden Sie in jedem örtlichen Telefonbuch.



Alte LEIPZIGER
sicherheitshalber

Haute volée

Fahrbericht Peugeot 604: neues französisches Spitzenmodell mit Sechszylindermotor.





Zunächst sollte der „große Peugeot“ erst später vorgestellt werden, doch dann entschloß sich die Firmenleitung kurzfristig, die konventionell konzipierte Sechszylinder-Limousine bereits zum Genfer Salon im Frühjahr 1975 Premiere feiern zu lassen.

Welche Gründe für diese Überraschungsaktion auch maßgebend gewesen sein mögen — zweierlei wurde auf jeden Fall erreicht: Das zu diesem Zeitpunkt noch ziemlich angeschlagene Selbstvertrauen der Automobilindustrie erhielt durch dieses offensichtliche Bekenntnis zum großen Auto zweifellos einen positiven Impuls, und außerdem wurde einem anderen Sechszylinder-Neuling aus Frankreich, dem Renault 30 TS, in letzter Minute die Schau gestohlen.

Tatsächlich zielt der Peugeot 604, ähnlich wie Citroen CX und Renault 30, eindeutig in die gepflegte Oberklasse, wobei sich die Franzosen in der Bundesrepublik natürlich auch einige Chancen bei solchen Käufern ausrechnen, die normalerweise zu einem Mercedes tendieren.

Entsprechend dieser Zielsetzung sind neben der technischen Konzeption und der Ausstattung auch die Preisvorstellungen geraten. Mit rund 23 000 Mark ist zu rechnen — genaue Preise wird es erst kurz vor Auslieferungsbeginn im Herbst dieses Jahres geben. Mit dieser Größenordnung wird der 604 deutlich mehr kosten als der Renault 30 und etwa ebensoviel wie ein entsprechend motorisierter Mercedes der kleinen Modellreihe.

Karosserie: zeitloses Styling, reichhaltige Ausstattung

Ein Vergleich mit dem kleinen Mercedes drängt sich auch beim Betrachten der Karosserieform auf, die nicht nur gewisse Stilelemente des Untertürkheimer Bestsellers speziell im Bereich der Heckpartie aufweist, sondern auch nahezu identische Abmessungen. Die Maße für Breite, Höhe und Spurweite stimmen fast millimetergenau überein,

Sowohl von den Abmessungen als auch von der Erscheinung her rangiert der neue Peugeot 604 in der gehobenen Mittelklasse. Entsprechend aufwendig ist auch die Motorisierung: 2,7 Liter-Sechszylinder, 136 PS.

übertraffen wird der Mercedes lediglich in der Länge um vier und im Radstand um fünf Zentimeter.

Die Karosserie wird optisch bestimmt durch ein ebenmäßiges, fast etwas unterkühlt wirkendes Styling, so daß zusammen mit den ausgewogen dimensionierten, getönten Fensterflächen der Eindruck einer gediegenen, zurückhaltenden Eleganz erzielt wird. Die ruhigen Flächen und klaren Linien, die die routinierte Hand Pininfarinas verraten, sind zweifellos eine gute Empfehlung für die Rolle, die dem Peugeot 604 zugedacht ist.

Der Innenraum läßt sich durch vier große, weit öffnende Türen bequem erreichen. Großzügige Platzverhältnisse bieten fünf Personen besten Sitzkomfort, wobei vor allem der große Knie-raum im Fond zu loben ist. Auch in Breite und Kopffreiheit offeriert der 604 Großzügigkeit, die für Hintersitzende dann besonders wohltuend ist, wenn von der üppigen Mittelarmlehne Gebrauch gemacht werden kann.

Die Velours-bezogenen Sitze sind in typisch französischer Manier weich gepolstert und vermitteln auf Anhieb ein kommoderes Sitzgefühl. In Kurven bieten sie durch die gewölbten Rückenlehnen gute Seitenführung. An den Vorderlehnen gibt es in der Höhe verstellbare Kopfstützen, hinten dagegen nur wulstartige Aufpolsterungen. Gut gelöst wurde die Unterbringung der vorderen Automatikgurte, die weitgehend unsichtbar in der Mittelsäule verlaufen.

Weniger zufriedenstellend ist dagegen die Sitzposition: Durch eine verhältnismäßig hohe Anordnung des Lenkrades und eine grobrastige Rücklehnenverstellung fällt es schwer, eine entspannte Haltung einzunehmen. Hinzu kommt, daß die Rundumsicht durch den Lenkradkranz und die in Ruhestellung exakt im Blickfeld liegenden Scheibenwischer beeinträchtigt wird.

Das Armaturenbrett des Peugeot 604 präsentiert sich erfreulich funktionell: Drehzahlmesser, Tachometer und elektrische Zeituhr sind leicht ablesbar und hinter einer gemeinsamen Scheibe blendfrei untergebracht. Das gleiche gilt für Kühlwassertemperatur- und Tankanzeige sowie für die verschiedenen Kontrollleuchten.

Heizung und Lüftung lassen sich durch bequem zur Hand liegende Schieberhebel einfach regulieren, ebenso wie

DER LANGZEIT- REIFEN

**4 Gründe, weshalb
der Fulda Rasant ein
Langzeitreifen ist.**



**Fulda Rasant.
Der Langzeitreifen, der Geld spart.**



1.

2.

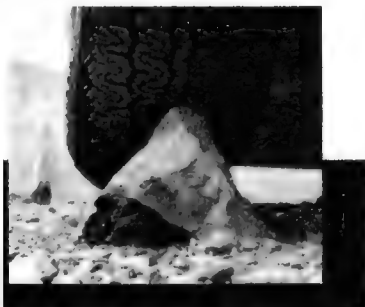
3.

4.



Langzeit-Polyester-Karkasse

Geschmeidiges Polyester-Gewebe. Robust, elastisch, stoßschluckend. Sorgt für den hervorragenden Fahrkomfort jedes Fulda Rasant.



Langzeit-Stahlgürtel

Schützt den Fulda Rasant vor Verletzungen. Sorgt für geringeren Rollwiderstand. Ergebnis: längere Lebensdauer des Profils und Kraftstoffersparnis.



Langzeit-Computer-Profil

Computer-entwickelt. Test-erprobt. Sorgt für Sicherheit in allen Fahrsituationen. Auch auf nassen Straßen.



Langzeit-Gummimischung

Verschleiß- und abriebfest. Für das entscheidende „Mehr“ an Kilometern. Trotzdem überragende Straßenhaftung.

Fahrbericht Peugeot 604

die sehr wirksame Zusatzbelüftung in der Mitte und an den Enden des Armaturenbretts. Neben dem verschließbaren Handschuhfach und einer großen Ablage vor dem Heckfenster gibt es eine ganze Reihe kleinerer, offener Ablagen: in den Türen, im Fußraum, in der Mittelkonsole und zwischen den Sitzen.

Der Preisklasse entsprechend reichhaltig ist auch die übrige Ausstattung mit insgesamt vier Aschern (drei im Fond), drei Innenleuchten, drei Haltegriffen am Dachrahmen sowie elektrischen Fensterhebern in allen Türen.

Während Pedale, Schalthebel und Handbremshebel an den richtigen Stellen sitzen, verdienen die seitentausch und wenig praxisgerecht funktionierenden Lenk- radhebel für Blinker, Licht und Wischer Kritik, ebenso wie das stufenlose Heizgebläse, das — wie auch der Schiebedachmotor — außerordentlich laut arbeitet.

Motor: genug Leistung, viel Laufkultur

Als Antriebsquelle dient dem 604 der gleiche Sechszylinder-V-Motor mit 2,7 Liter Hubraum, der auch im Volvo 264, im Renault 30 TS und im Peugeot 504 Coupé verwendet wird. Dieses inzwischen weitgehend bekannte, aus dem Gemeinschafts-Motorenwerk Douvrin angelieferte Leichtmetalltriebwerk leistet im 604 ebenso wie im 504 Coupé 136 PS bei 5750 U/min und entwickelt ein Höchstmoment von 21,1 mkg bei 3500 U/min — also geringfügig mehr als im Renault 30 TS, wo die entsprechenden Daten 131 PS bei 5500 und 20,5 mkg bei 2500 U/min lauten. Den meisten Dampf bietet der Sechszylinder im Volvo, wo mit Benzin-

einspritzung 140 PS mobilisiert werden.

In der Laufcharakteristik ergibt sich dann auch das bereits vom 504 Coupé her bekannte Bild: Der im Teillastbereich von einem Einfachvergaser gespeiste Motor tritt schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig an und legt nach dem automatischen Zuschalten des unterdruckgesteuerten Doppelvergaser im mittleren und oberen Bereich zügig zu. Als Höchstgeschwindigkeit stellen sich etwa 180 km/h ein, und in der Beschleunigung von 0 auf 100 km/h erreicht der 604 nach Werksangabe den guten Wert von knapp 11 Sekunden.

Dabei bleibt der Sechszylinder trotz der in diesem Punkt nicht ganz unproblematischen Aluminium-Bauweise erfreulich leise, so daß beim Fahren im großen Gang das Motorgeräusch schon bald von den — allerdings nicht eben geringen — Windgeräuschen übertönt wird. Offensichtlich ist es gelungen, die Motoraufhängung und die sehr aufwendige Doppelrohr-Auspuffanlage mit drei Schalldämpfern optimal auf die Einbaueverhältnisse in der neuen Karosserie abzustimmen.

Noch nicht überzeugen konnte die Schaltbarkeit des Vierganggetriebes (auf Wunsch Automatik), da beim Zu-



Großzügig bemessene Leuchteinheiten bestimmen zusammen mit voluminösen Stoßstangen die Front- und Heckansicht.



Fotos: Seufert

rückschalten vom III. in den II. Gang der Schalthebel allzu leicht in die Position des IV. Ganges drängt.

Fahrwerk: Komfort vor allem

Mit einzeln an Federbeinen und unteren Dreieckslenkern aufgehängten Vorderrädern und ebenfalls einzeln von Schräglenkern geführten Hinterrädern entspricht die Fahrwerkskonzeption des 604 heutigem, in dieser Wagen- und Preisklasse üblichem Standard. Wie schon beim ähnlich konzipierten Peugeot 504 wurde auch beim 604 besonderes Augenmerk auf hohen Federungskomfort und gutes Abrollverhalten gelegt. Zu diesem Zweck wurden zwischen Karosserie und Hilfsrahmen, an denen die Radführungen angelenkt sind, eine Vielzahl von Gummielementen zur Vermeidung von Geräusch- und Vibrationsbrücken vorgesehen.

Bei ersten Fahrten zeigte es sich, daß der Peugeot 604 zu den besonders gut gefederten Autos gezählt werden kann. Alle üblicherweise vorkommenden Straßenunebenheiten werden hervorragend geschluckt, die Bodenhaftung der Räder ist ausgezeichnet.

In Kurven ist ein mäßig untersteuern- des Eigenlenkverhalten zu beobachten, das allerdings durch die serienmäßig eingebaute Servolenkung und die ebenfalls serienmäßigen Stahlgürtelreifen weitgehend kaschiert wird. Für ein Auto dieser Größe und Gewichtsklasse läßt sich der 604 erstaunlich handlich dirigieren, störend wirkt sich hier nur die hohe Lenkradposition aus.

Ebenso wie das Fahrwerk entspricht auch die Zweikreis-Bremsanlage modernem Stand der Technik: Mit Scheibenbremsen an allen vier Rädern (vorn innenbelüftet), mit Bremskraftverstärker und lastabhängigem Bremskraftregler an der Hinterachse ist sie auch für überdurchschnittliche Beanspruchungen gut gerüstet.

Insgesamt vermittelte der erste Kontakt mit dem neuen Peugeot den Eindruck, daß hier ein Auto der gehobenen Mittelklasse entstanden ist, das bemerkenswerte Qualitäten vorzuzeigen hat. In welcher Größenordnung sein Repräsentationswert rangiert — das muß sich erst noch zeigen.

Helmut Eicker



Erfreulich sachlich geriet die Gestaltung des Armaturenbretts, im Fond herrschen üppige Platzverhältnisse.



Technische Daten

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-V-Motor 90°, Bohrung x Hub 88 x 73 mm, Hubraum 2664 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,65 : 1, Leistung 136 PS bei 5750 U/min, maximales Drehmoment 21,1 mkg bei 3500 U/min, 4fach gelagerte Kurbelwelle, je 1 obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung, 1 Einfachvergaser Solex 34 TBIA, 1 Doppelvergaser Solex 35 CEEI, mechanische Benzinpumpe, Batterie 12 V 45 Ah, Drehstromlichtmaschine.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,457, II. 2,061, III. 1,407, IV. 1,0, Achsantrieb 3,7, auf Wunsch automatisches Dreiganggetriebe.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Federbeinen und Querlenkern, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer und Stabilisato-

ren, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler an der Hinterachse, vorn und hinten Schelbenbremsen, vorn innenbelüftet, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 1/2 J x 14, Gürtelreifen 175 HR 14.

ABMESSUNGEN GEWICHTE

Radstand 2800 mm, Spur 1490/1430 mm, Außenmaße 4720 x 1770 x 1430 mm, Leergewicht 1480 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1960 kg, Zuladung 480 kg (Werksangaben).

FAHRLEISTUNGEN (Werksangaben)

Höchstgeschwindigkeit . . . 182 km/h
Beschleunigung
0 bis 100 km/h . . . 10,8 s
1 km mit stehendem Start . . . 31,8 s

RICHTPREIS

Limousine viertürig . . . ca. 23 000,—
Hersteller: Automobiles Peugeot, Paris, Frankreich.
Importeur: Peugeot Automobile Deutschland GmbH, 66 Saarbrücken, Postfach 537.



Die ideale Verteilung der Achslasten ist das bestimmende Merkmal der Alfa Romeo



Alfetta (121 PS, 1800 ccm). Hervorragende Fahreigenschaften sind das Resultat



dieses Konzepts. Unverbindliche Preisempfehlung 15290 DM. *Alfa Romeo*

Sparverhalten

Wie Sie weniger Benzin verbrauchen.

Der Wunsch, mit dem Kraftstoff sparsam umzugehen, ist so alt wie das Auto. Denn nirgendwo bekommt der Mensch die beträchtlichen Kosten individueller Fortbewegung so unmittelbar zu spüren wie im Kassenraum einer Tankstelle.

Die zügig steigenden Treibstoffpreise machten solche Erfahrungen in den letzten Jahren immer unerfreulicher, und die sind ganz gewiß schuld an einem neuen verstärkten Trend zur Sparsamkeit. Daß heute nicht mehr so rasch gefahren wird wie vor zwei Jahren, dürfte weniger auf die Richtgeschwindigkeit, sondern vielmehr auf den Benzinpreis zurückzuführen sein.

Die neue Tendenz, den Urlaub verstärkt wieder innerhalb der Landesgrenzen zu verbringen, ist mit großer Wahrscheinlichkeit auch eine Folge der höheren Treibstoffkosten, zumal im Ausland das Preisniveau durchweg noch höher liegt als in der Bundesrepublik.

Die allgemeine Sparwelle und die Reisezeit als aktueller Anlaß bewogen auto motor und sport dazu, rund tausend Liter Benzin in eine Versuchsreihe zu investieren, die Auskunft über das zweckmäßigste Sparverhalten gibt.

Gesunder Durst ist manchen Autos angeboren

Hoher oder niedriger Verbrauch, das zeigten Vergleichsmessungen, ist stärker noch als allgemein angenommen wird, eine Frage der Fahrzeugkonzeption. Das treffendste Beispiel für unwirtschaftlichen Baustil liefert die herkömmliche amerikanische Konzeption, die in bezug auf Hubraum, Wagenformat und Gewicht zu sorgloser Verschwendung neigt und dem thermischen Wirkungsgrad des Triebwerks – von den dortigen Abgasnormen geknechtet – keine besondere Beachtung mehr schenken darf.

Der im auto motor und sport-Dauertest laufende Oldsmobile Cutlass profilierte sich bei allen Vergleichsfahrten als konkurrenzlos trinkfest. Er liefert als Produkt eines Landes mit niedrigen



Fotos: Seufert, Binder

Fast 1000 Liter Kraftstoff konsumierte die Testflotte von auto motor und sport bei Verbrauchsmessfahrten.

Treibstoffpreisen eine schlechte Relation von Fahrleistung und Konsum.

Das zeigt schon die bei gleichbleibender Geschwindigkeit ermittelte Verbrauchskurve (bei der das Fahrzeuggewicht eine untergeordnete Rolle

spielt). Der Cutlass konsumierte bei dieser Prüfung fast im gesamten Bereich etwa 50 Prozent mehr Kraftstoff als der auf Konsumverzicht getrimmte Europäer Citroen CX 2000, der in der Praxis ungefähr die gleichen Fahrleistungen vorweisen kann.

Daß unangemessene Größe auch europäische Autos zu gestandenen Trinkern macht, demonstriert die Verbrauchs-



kurve des VW 1303 L, der ebenso wie der Amerikaner für einen relativ großen Hubraum, einen schlechten thermischen Wirkungsgrad, hohes Gewicht und verhältnismäßig großes Format büßen muß. Seine Verbrauchskurve unterscheidet sich gründlich und höchst unvorteilhaft von der eines Audi 50 GL, der so das Konzept der neuen Volkswagen-Generation positiv und zeitgerecht bestätigt.

Allgemeiner Konstruktions-trend: sparsamere Autos

Geringer Kraftstoffkonsum, vor Jahren noch eine spezifische Tugend französischer Autos, gilt seit einigen Jahren schon weltweit als vorrangiges Konstruktionsideal. Europas Autobauer nehmen sich verstärkt die französische Ökonomie zum Vorbild, und selbst in Amerika führt der Trend weg vom Konsum. Die US-Regierung droht gelegentlich mit Verbrauchsrestriktionen und die dort tätigen Automobilkonzerne üben sich eifrig im Verkleinern von Hubraum und Autoformat.

Den mit Abstand durchschlagendsten Erfolg hatte die französische Lektion im VW-Konzern. Audi und VW zogen bei der Entwicklung einer neuen Fahrzeuggeneration bewußt alle Register, die zur Sparsamkeit verhelfen. Konsequenter Leichtbau, Motoren mit gutem Wirkungsgrad und sinnvoll genutzte Aerodynamik erlaubten es sogar, die Vorbilder im Westen zu übertreffen: Polo, Golf, Scirocco und Passat sowie die Audi-Versionen 50 und 80 zählen, weil mit System dazu gezüchtet, zu den besten Futterverwertern der Welt. Sie übertreffen auf diesem Gebiet dank modernerer Konzeption die genügsamen Gallier klar. Was übrigens auch dem italienischen Sparwunder Fiat 127 ganz eindeutig gelingt.

Auffallend günstig schneiden die modernen Leichtbauprodukte gegenüber konventionell gebauten Konkurrenten ab, die vor wenigen Jahren noch im Rufe passabler Wirtschaftlichkeit standen. So ermittelte auto motor und sport beispielsweise bei Verbrauchsmessungen auf Landstraßen, daß ein Golf 1100 mit 0,75 bis 1,62 Litern pro 100 km weniger auskommt als ein Escort 1300, der ein um 17,5 kg höheres Eigengewicht beschleunigen muß.

Insgesamt ist die Sparsamkeit bei der Mehrzahl der europäischen Automotoren heute ausgeprägter als noch vor zehn Jahren. Die hier geltenden Abgasbestimmungen — bei denen die Stickoxydanteile noch unberücksichtigt bleiben — zwingen die Konstrukteure

zu einer intensiveren Beschäftigung mit der Gemischaufbereitung. Damit waren die Jahre der fetten Vergasereinstellung gründlich vorbei. Das zur Entgiftung probate Magerkonzept nutzt der Umwelt ebenso wie dem Geldbeutel.

Eine Stickoxydaustreibung nach amerikanischem Vorbild allerdings würde diesen Fortschritt zunichte machen. Denn die Beseitigung dieser Schadstoffe bewirkt das Gegenteil: einen kräftigen Verbrauchsanstieg.

Weitere Einsparungen ließen sich auch durch die Bewältigung der Probleme in der Kaltlaufphase erzielen. Die optimale Lösung liegt hier keineswegs in der Rückkehr zum guten alten Choke mit Handbetrieb, den erfahrungsgemäß nur Experten richtig bedienen. Die nachweislich besten Ergebnisse liefert eine doppelt beheizte Startautomatik (Kühlwasser und Elektroheizwendel). Audi ermittelte bei diesem System Einsparungen bis zu 23 Prozent. Eine geregelte Gemischvorwärmung — heute schon in den unteren Preisklassen üblich — erweist sich ebenfalls als aktiver Sparhelfer.

Super oder Normalbenzin: eine derzeit ungewisse Partie

Hochverdichtete Motoren, die Superkraftstoff benötigen, arbeiten mit besserem thermischen Wirkungsgrad. Das heißt, sie schöpfen mehr Kraft aus der gleichen Treibstoffmenge. Die erheblichen Differenzen zwischen Oldsmobile und Citroen sowie zwischen Käfer und Audi gehen zum Teil auch auf dieses Konto.

Vergleichsfahrten mit den Normal- und Superkraftstoff-Versionen ansonsten identischer Autos zeigten bei gleicher Geschwindigkeit immer einen erheblichen Verbrauchsvorteil zugunsten des Superkonsumenten, so daß dieser trotz eines um sieben Pfennig höheren Literpreises insgesamt kleinere Kosten verursacht.

Für die Zukunft ist diese von Autokäufern bislang vielfach mißachtete Rela-

tion in Frage gestellt. Denn für die künftige Preisentwicklung gibt es zweierlei Prophezeiungen:

Die eine Partei sagt, das Benzin-Blei-Gesetz führt zu einer Erhöhung der Produktionskosten für Superkraftstoff und möglicherweise auch zu einer Verknappung desselben. Bedenklich wachsende Preisdifferenzen seien sicher.

Die andere Partei hält die verstärkte Tendenz zu Normalbenzin-Autos und mithin zu entsprechendem Kraftstoff für bedenklich. Sie fürchtet, daß der wachsende Bedarf den Preis der niederoktanigen Ware nach oben treibt.

Zusätzlich werden Käufer noch durch die recht ungewisse Qualität des neuen Supers verunsichert. Beim erreichten Stand der Dinge jedoch sprechen technische Argumente nicht gegen die Anschaffung eines Neuwagens, der Super braucht, sofern dessen Motor künftigen Verhältnissen jetzt schon angepaßt ist.

Fahrversuche: so teuer ist Vollgas

Wie es um den Durst der Autos bei unterschiedlicher Fahrweise bestellt ist, untersuchte auto motor und sport in umfangreichen Versuchsreihen. Das Gesamtergebnis kann man ruhig vorwegnehmen: Rasches Tempo erfordert bei modern konzipierten Autos oft gar nicht so viel Zuschlag wie allgemein befürchtet wird. Und wer sparen möchte, braucht deshalb keineswegs einherzuschleichen.

● Erster Versuch: Stadtverkehr

Die Tabelle zeigt unverhofft geringe Differenzen zwischen verhaltener und sehr zügiger Fahrweise. Das forsche Drauftreten in der Stadt bringt keinen Zeitgewinn; es läßt den Verbrauch aber auch nicht in erschreckendem Umfang in die Höhe schnellen. Lediglich beim sehr dynamischen BMW ist die Differenz mit knapp drei Litern einigermaßen deutlich. Und das kann für starke Auto als typisch gelten.

Bemerkenswerter sind da schon die Unterschiede zwischen den einzelnen Wagentypen. Während die beiden Kleinen (Golf und Escort) noch recht genügsam durch die Stadt kommen, ist der Konsum der Mittelkläbler (Opel,

Möglichst oft im großen Gang fahren. Auch 50 km/h im vierten schaden der Mehrzahl aller Automotoren nicht, sorgen durchweg aber für geringste Verbrauchswerte.

Bergabfahren im Leerlauf lohnt sich nicht. Im Schiebetrieb, so ermittelte auto motor und sport, beträgt der Verbrauch pro Stunde zwischen 0,4 Liter (Audi 50 GL), 1,5 Liter (Citroen CX 2000) und 4,2 Liter (Oldsmobile Cutlass). So viel ist die Sicherheit auf der Talfahrt immer wert.

Hohes Ausdrehen in den Gängen mit und ohne Vollgas kostet viel Treibstoff. Wer sparen will, sollte Sprints nur dann einlegen, wenn die Verkehrslage dies erfordert.

Motorabschalten an Ampeln oder bei anderen Kurzstops ist umweltfreundlich, spart aber wenig. Der Verbrauch im Leerlauf liegt, wie Versuche zeigten, zwischen 0,4 und 3 Liter pro Stunde.

Jede Verzögerung kostet zuvor dem Motor eingefloßte Energie. Wer sparen will, muß mit dem Bremsen

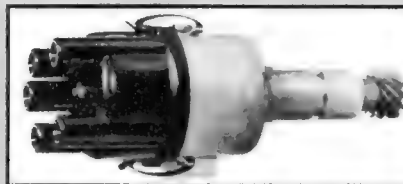
haushalten. Eine gleichmäßige und in Kurven unter Umständen schnelle Fahrweise hilft sparen.

Ein unruhiger Gasfuß kostet Geld. Er aktiviert die Beschleunigungspumpe des Vergasers und die flößt dem Motor pro Tritt ein bis vier Kubikzentimeter Treibstoff ein. Wer mitzählt, wird sich wundern, wie oft das unterwegs der Fall ist.

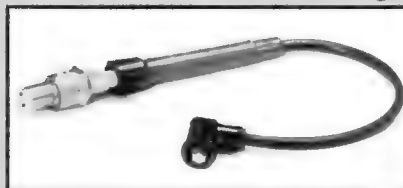
Zügige Verkehrsverbindungen sind oft nicht nur schneller, sondern auch kostengünstiger. Immerhin braucht ein Auto im Stadtverkehr rund 30 Prozent mehr Benzin als bei ungleich rascherer Autobahn- oder Landstraßenfahrt.

Winterreifen erhöhen den Verbrauch um fünf bis acht Prozent. Wer sparen will, sollte sie nicht stur von November bis April benutzen.

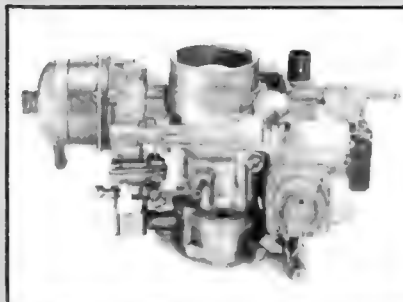
Im Sommer ist es unzweckmäßig, den Tank bis an den Rand zu füllen. Das im Erdtank kühl gelagerte Benzin dehnt sich im Kraftstoffbehälter des Fahrzeugs aus und fließt teilweise über die Entlüftung ab.



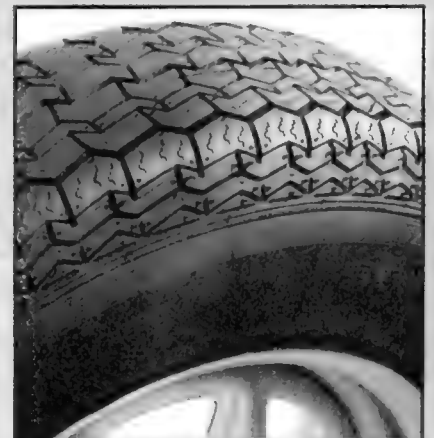
Verteiler: Exakte Zündeneinstellung hält den Verbrauch konstant niedrig.



Zündkerzen: Alte Kerzen verschlechtern Leistung und Wirtschaftlichkeit.



Vergaser: Regulierung auf weniger als 4,5 Prozent CO hilft sparen.



Reifen: Stahlgürtelreifen senken Rollwiderstand und Verbrauch um 5%.



Vergaservorwärmung: Stellung des Wählhebels (Sommer/Winter) prüfen.

Kundendienst Ausland

Sie haben eine Lehre als Kfz-Elektriker oder Kfz-Mechaniker mit gutem Erfolg abgeschlossen, mindestens zwei Jahre lang praktische Erfahrungen im erlernten Beruf gesammelt und Ihren Wehrdienst abgeleistet. Sie sind vielseitig interessiert und wollen möglichst bald selbständig arbeiten und Verantwortung übernehmen. Hier ist Ihre Chance.

Junge Kfz-Elektriker Kfz-Mechaniker

Unsere Vertretungen in Übersee brauchen für die Leitung ihrer Bosch-Kundendienst-Werkstätten Fachleute, die unser Erzeugnisprogramm und unsere Organisation kennen und sich in einem weitgesteckten Arbeitsgebiet zurechtfinden. Ihre Aufgaben reichen von der Durchführung des Kundendienstes und der Ausbildung von Mitarbeitern über die technische Beratung der Kunden bis zur Bedarfsplanung. Sie erfordern persönlichen Einsatz, Organisationstalent, sorgfältige, selbständige Arbeitsweise und Verantwortungsbewußtsein sowie die Bereitschaft, eine Fremdsprache zu erlernen. Das Leben und Arbeiten im Ausland verlangt neben absoluter Zuverlässigkeit Anpassungsvermögen und Geschick im Umgang mit Menschen anderer Mentalität und Kultur.

Auf Ihre Aufgaben bereiten wir Sie in der Bundesrepublik Deutschland gründlich vor. Danach werden Sie voraussichtlich zunächst für mehrere Jahre in einem aufstrebenden, sich entwickelnden Land tätig sein, um später in eine Ihren Fähigkeiten entsprechende Position in unserer weltweiten Organisation hineinzuwachsen.

Wenn Sie nicht älter als 26 Jahre und möglichst noch unverheiratet sind, sollten Sie unser Angebot prüfen. Am besten, Sie senden uns gleich Ihre Bewerbung mit allen dazugehörigen Unterlagen (handgeschriebenen Lebenslauf, Zeugnisfotokopien, Lichtbild).

ROBERT BOSCH GMBH
Zentrale Personalabteilung Ausland (Z 126)
Gerlingen-Schillerhöhe, Robert-Bosch-Platz 1,
Postanschrift: 7 Stuttgart 1, Postfach 50.



BOSCH

Sparverhalten

Volvo, BMW) schon recht beträchtlich. Die Benutzung des amerikanischen Zweitonnners gar (Oldsmobile Cutlass) als Stadtfahrzeug ist unter wirtschaftlichen Aspekten kaum noch zu vertreten. Die Bedeutung des Verbrauchs im Stadtverkehr läßt sich schwerlich unterschätzen: Personenwagen legen dort zwischen 40 und 60 Prozent ihrer gesamten Kilometerleistung zurück.

● Zweiter Versuch: Landstraße

Erwartungsgemäß weist die Tabelle sehr deutliche Verbrauchsunterschiede zwischen verhaltener und scharfer Fahrweise aus. Daß sie nicht spektakulärer ausfallen, liegt eindeutig am 100 km/h-Limit. Interessant ist, daß die Differenzen bei den drei schwächeren Autos – relativ und absolut – größer ausfallen. Ganz offensichtlich geraten sie bei forscher Gangart hier schon häufiger in den verbrauchsintensiven Vollastbereich. Bei Volvo und BMW hingegen sind die Einsparungen durch Tempozügelung nicht eben aufsehenerregend. Der Oldsmobile Cutlass allerdings schluckt schon, behutsam gefahren, gehörig und legt bei forcierter Marschzahl noch einmal gewaltig zu.

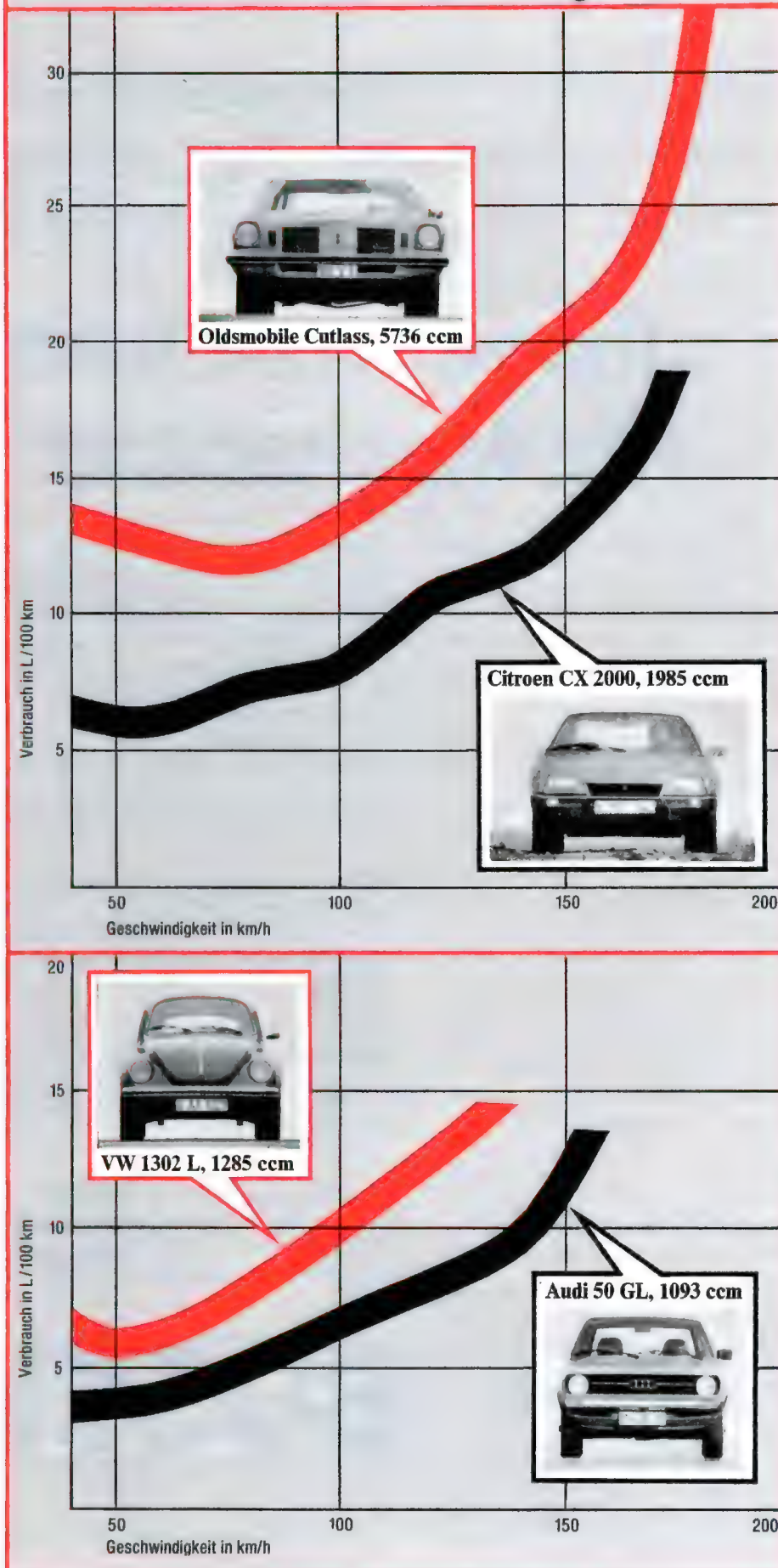
Die zunächst überzeugend geringeren Verbrauchswerte müssen natürlich mit einem keineswegs unbedeutenden Mehraufwand an Zeit erkaufte werden. Wer 65 km/h Schnitt fährt, braucht für 100 Kilometer 92 Minuten, wer 82 fährt, benötigt nur 73 Minuten für die gleiche Distanz. Und natürlich läßt sich auch ein Stundenlohn fürs Bummeln und fürs Sparen errechnen: Ein Golf-Fahrer spart auf diese Weise den Facharbeiterlohn von 8,96 Mark pro Stunde herein. Der BMW-Fahrer kann allenfalls das Handlangerentgelt von 6,95 herausknausern. Und selbst der Cutlass-Pilot kommt nur auf 19,11 Mark und soviel muß ihm eine Arbeitsstunde ohnehin wert sein – sonst sitzt er im falschen Auto.

● Dritter Versuch: Autobahn

Die Verbrauchsdifferenzen zwischen möglichst vollem Leistungseinsatz und verhaltener, doch insgesamt zügiger Fahrweise sind bei den drei Testfahr-

Die beiden Wagen mit relativ hohem Gewicht und Drosselmotoren (Oldsmobile und VW) brauchen bei gleichem Tempo mehr Benzin als leichtere Konkurrenten mit temperamentvolleren Triebwerken (Citroen und Audi).

Verbrauch bei konstanter Geschwindigkeit



zeugen recht unterschiedlich. Der Golf profiliert sich hier einmal mehr als Sparwunder: 8,7 L/100 km bei 119 km/h dürfen als sensationell gelten. Die langsame Tour mit 107,1 km/h senkte den Verbrauch auf 7,4 L/100 km – eine keinesfalls eindrucksvolle Differenz. Der Volvo kam nur unerheblich rascher voran (123,1 km/h), konsumierte aber mit 13,8 L/100 km um so kräftiger und sparte bei gedrosseltem Tempo (111 km/h) ebenfalls keine sensationellen Benzinmengen: 2,05 L/100 km.

Ein völlig anderes Bild zeigt die Tabelle beim BMW, der mit 132,1 km/h und 16,4 L/100 km in jeder Beziehung Höchstwerte erzielte, die ihm dann prompt auch beim Sparen gelangen. Denn ruhig gefahren (119,5 km/h) begnügte er sich mit 10,85 L/100 km, was für ein Auto dieses Kalibers als mustergültig gelten kann.

Die in recht dichtem Autobahnverkehr durchgeführten Versuche zeigen sehr klar, daß ein Ausnutzen hoher Motorleistung unter solchen Verkehrsbedingungen außerordentlich unwirtschaftlich ist. Die Zeitersparnis ist geringfügig (ca. vier Minuten pro Stunde), der finanzielle Mehraufwand kann erheblich sein. Im vorliegenden Fall kostete die im BMW mit aller Motorkraft herausgefahrenen Zeit allein an Treibstoff – Mehrausgaben pro eingesparte Minute Fahrzeit mehr als eine Mark. Der Stundenlohn fürs Sparen ist also mit reichlich 60 Mark attraktiv. Bei VW und Volvo ist das Ergebnis weniger auffällig: 11,25 bzw. 19,35 Mark pro Stunde.

Sehr schnelles Fahren auf der Autobahn kostet also grundsätzlich erheblichen Zuschlag. Finanziell erschwinglichen Zeitgewinn bringt es nur auf verkehrsarmer Strecke. Denn die im Test ermittelte Verbrauchsspitze des BMW ist ein Punkt zahlreicher Beschleunigungsvorgänge im oberen Geschwindigkeitsbereich.

Verbrauch: eine Frage des Formats

Alle Versuchsfahrten zeigten eindeutig, daß Gewicht und Fahrzeuggröße den stärksten Einfluß auf den Verbrauch haben. Unterschiedliche Motorgrößen wirken sich, sofern die Differenzen gering bleiben, im ansonsten gleichen Fahrzeug kaum und keineswegs immer zu Gunsten der schwächsten Version aus. auto motor und sport stellte das vor Jahren schon bei Ver-

suchsfahrten mit verschiedenen Opel Rekord/Commodore-Modellen fest (Heft 25/71). Typisch hierfür ist auch die Gegenüberstellung der Landstraßen-Verbrauchswerte von VW Polo 9,3 l/100 km, Audi 50 LS 8,9 l/100 km und Audi 50 GL 8,4 l/100 km. Die Differenzen zwischen Gewichtsklassen hingegen lassen sich nur schwerlich überbrücken.

Tempo ermittelten Werte unterschreiten. Ansonsten waren die größeren Wagen trotz Schleichfahrt um mehr als fünf Liter durstiger.

● Auf der Autobahn sorgte rasches Tempo ebenfalls für drastische Unterschiede, während ruhigere Gangart die Differenzen auf rund 3,5 bis 4,5 Liter verkleinerte. Das ist kein Wunder: Bei gleichmäßigem Tempo wirkt sich das

Ergebnisse der Verbrauchsmessfahrten						
STADTVERKEHR	VW Golf L	Ford Escort 1300	Opel Rekord 1900 N	Volvo 244 DL	BMW 525	Olds- mobile Cutlass
Fahrweise: sehr zügig						
Durchschnitt in km/h	28,9	28,9	28,9	28,9	28,9	28,9
Verbrauch in l/100 km	10,67	11,78	15,29	15,29	18,95	31,53
Fahrweise: verhalten						
Durchschnitt in km/h	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2
Verbrauch in l/100 km	10,25	10,73	14,35	14,35	15,90	29,65
Im Stadtverkehr bringt scharfes Tempo kaum Zeitgewinn, es läßt allerdings auch den Verbrauch nicht erheblich weiter ansteigen.						
LANDSTRASSE	VW Golf L	Ford Escort 1300	Opel Rekord 1900 N	Volvo 244 DL	BMW 525	Olds- mobile Cutlass
Fahrweise: sehr zügig						
Durchschnitt in km/h	82	82	82	82	82	82
Verbrauch in l/100 km	9,53	11,15	12,7	14,4	14,0	27,9
Fahrzeit pro 100 km in min	73,2	73,2	73,2	73,2	73,2	73,2
Zeitgewinn pro 100 km in min	19,1	19,1	19,1	19,1	19,1	19,1
Fahrweise: verhalten						
Durchschnitt in km/h	65	65	65	65	65	65
Verbrauch in l/100 km	6,1	6,85	8,45	11,5	11,5	20,6
Fahrzeit pro 100 km in min	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3
Benzinersparnis in l/100 km	3,43	4,3	4,25	2,9	2,5	7,3
Schnelle Fahrweise auf Landstraßen bringt auch innerhalb des 100 km/h-Limits echte Zeitgewinne. Der Mehrverbrauch ist daher finanziell vertretbar.						
AUTOBAHN	VW Golf L	BMW 525		Volvo 244 DL		
Fahrweise: voller Leistungseinsatz						
Durchschnitt in km/h	119,0	132,1		123,0		
Verbrauch l/100 km	8,7	16,4		13,8		
Fahrzeit pro 100 km in min	50,5	45,5		48,7		
Zeitgewinn pro Stunde in min	5,6	4,7		5,3		
Fahrweise: verhalten						
Durchschnitt in km/h	107,1	119,5		111,2		
Geschwindigkeit maximal in km/h	120	150		140		
Drehzahl maximal in U/min	4000	4500		4500		
Verbrauch in l/100 km	7,4	10,85		11,75		
Fahrzeit pro 100 km in min	56,1	50,2		54,0		
Benzinersparnis in l/100 km	1,3	5,55		2,05		
Auf der Autobahn lohnt sich zurückhaltende Fahrweise namentlich bei leistungsfähigen Autos, zumal bei starkem Verkehr kaum Zeitgewinn winkt.						

● Im Stadtverkehr waren die beiden kleinen Wagen im Test selbst bei scharfer Fahrweise noch sparsamer als die Mittelklassemodelle bei sanfter Gangart. Die Differenz von vier bis fünf Litern pro 100 Kilometer fällt sehr eindeutig aus.

● Auf der Landstraße sind die Verhältnisse sehr ähnlich. Lediglich der zaghaft gefahrene Opel konnte hier die für die kleinen Autos bei forschem

Gewicht der großen Wagen nicht mehr so stark aus.

Ganz klar aber wird nach allen Vergleichen: Wer ernsthaft Treibstoff sparen will, kann das nie gründlicher tun als beim Kauf des Autos. Ein leichter und kompakter Wagen braucht von Haus aus wenig. Ein größerer ist auch bei konsequenter Kriechfahrt zumeist nicht sparsamer.
— cpb —

Ein kleiner Italiener

Erfolgreiche Autos (2): Typengeschichte Fiat 500.

Achtzehn Jahre lang, von 1936 bis 1954, hatte Fiat den Topolino (zu deutsch: Mäuschen) samt Varianten gebaut und insgesamt über eine halbe Million Exemplare dieses klassischen Kleinwagens unter die Leute gebracht. Dann ließ die Zugkraft des fünfzehnpferdigen Minis, zu dessen besonderen Merkmalen eine nur zweifach gelagerte Kurbelwelle gehörte, rapide nach, und Erneuerung tat not.

Sie erschien gleich zweifach: 1955 in Gestalt des Fiat 600 mit vier Zylindern, 1957 in Form des Fiat 500 mit zwei Zylindern. Dennoch besteht für Auto-Experten kein Zweifel daran, daß nicht der sauber an das Topolino-Ende anschließende 600 wahrer Nachfolger des Vorkriegs-Veteranen ist, sondern der



Zu den serienmäßigen Annehmlichkeiten, die der kleinste Fiat auch heute noch bietet, zählt das faltverdeck. Die Sitze sind kleinwagenmäßig, doch ausreichend weit verstellbar.

zwei Jahre später debütierende 500. Die offizielle Typenbezeichnung legt diesen Schluß nahe (auch der Topolino hieß ungeachtet seines knapp 600 ccm großen Motors Fiat 500), und schließlich tut es auch der Umstand, daß Fiat mit beiden Modellen ein Optimum an Minimal-Motorisierung bieten wollte.

Die Rezepte dazu unterschieden sich freilich wie Tag und Nacht. Denn während der Topolino ein Auto in Standard-Bauweise mit vornliegendem, wassergekühlten Vierzylinder-Motor war, ging es beim neuen 500 genau anders herum. Der Motor, inzwischen ein Zweizylinder mit Luftkühlung, kam ins Wagenheck, ein Chassis, wie es der Vorgänger hatte, sparte man sich und sah eine selbsttragende Karosserie vor.



O sole mio!

Freuen Sie sich drauf.

Italiens Sonne wird Sie verwöhnen. Urlaub am Meer.

Zeit zum Erholen. Zeit für auto motor und sport. Wir haben dafür gesorgt, daß Sie auch dort, viele hundert Kilometer von zu Haus entfernt, „Ihre“ auto motor und sport bekommen. Druckfrisch, aktuell mit viel Information.



In den bekanntesten Urlaubsorten am Kiosk erhältlich:

RIVIERA

Alassio
Albenga
Andora
Arenzano
Arma di Taggia
Bordighera
Celle Ligure
Ceriale
Chiavari
Diano Marina
Finale Ligure
Genova
Laigueglia
La Spezia

Lavagna
Levanto
Loano
Moneglia
Monterosso al Mare
Nervi
Ospedaletti
Pegli
Pietra Ligure
Portofino
Portovenere
Rapallo
San Remo
S. Margherita Ligure
Sestri Levante
Spotorno

Varazze
Varigotti
Ventimiglia

ADRIA

Alba Adriatica
Ancona
Barrafondà
Bellaria
Bellariva
Bibione
Brasile
Caorle
Casalborsetti
Cattolica
Cavallino
Cervia
Cesenatico
Chioggia
Cortellazzo
Duna Verde
Fano
Francavalli
Gabicce Mare
Gatteo Mare
Giulianova
Gorizia
Grado
Jesolo
Jgea Marina
Lido Adriano
Lido di Classe
Lido Estensi
Lido d. Nazioni
Lido Pomposa
Lido di Savio
Lido di Scacchi
Lido di Spina
Lido di Volano
Lignano
Marina di Ravenna
Marina Romea
Marotta

Mestre
Milano Marittima
Miramare
Misano Adriatico
Montesilvano
Numana
Pesaro
Pescara
Pineto
Pinarella
Porto Corsini
Porto Garibaldi
Porto San Giorgio
Punta Marina
Punta Sabbioni
Ravenna
Riccione
Rimini
Riva Azzurra
Rivabella
Riva Verde
Rosapineta
Roseto
San Benedetto Tronto
San Mauro Mare
Senigallia
Silvi Marina
Sottomarina
Torro di Fine
Torre Pedrera
Triest
Udine
Valverde
Venedig
Viserba
Viserbella
Zadina

**auto
motor
-sport**



Leistungsmäßig zeigten sich hingegen wieder Parallelen. Als der Topolino 1936 präsentiert wurde, entwickelte sein rascheindes Stehventil-Motörchen kärgliche 13 PS — als der 500 knapp 20 Jahre später erschien, war er nicht stärker; der Kraftfahrzeugschein wies 13 Pferde bei 4000 Touren aus, die Höchstgeschwindigkeit wurde offiziell mit 85 km/h deklariert und befand sich damit auf Topolino-Niveau.

Die bescheidene Ausbeute änderte jedoch nichts an der steilen Karriere des Dreimeister-Zwerges, von dem Leute mit bescheidenen Auto-Ansprüchen offensichtlich nicht genug bekommen konnten: Bereits 1961 wurden knapp 100 000 Einheiten produziert.

1963 waren es fast 200 000, 1966 näherte sich die Jahresproduktions-Ziffer der 300 000-Einheiten-Grenze, 1970 gar — dem erfolgreichsten Fiat 500-Jahr überhaupt — wurden 375 000 Exemplare gefertigt und verkauft. Insgesamt produzierte Fiat bislang über vier Millionen Autos dieser Typenreihe — 200 000 Fiat 500 konnten bis heute auf dem deutschen Markt verkauft werden. Der oft als Zweitwagen eingesetzte Piccolo-Mini sicherte dem italienischen Unternehmen mit dieser Verkaufsziffer einen Marktanteil von fast 50 Prozent in der kleinsten Hubraumklasse, in der die deutsche Autoindustrie im Verlauf der 60er Jahre immer weniger anzubieten hatte.

Ein solcher Erfolg wäre ohne günstige Preise sicherlich nicht möglich gewesen. Tatsächlich zählte der kleine 500 immer zu den preisgünstigsten Autos überhaupt, obwohl er an kräftigen Erhö-

Typengeschichte Fiat 500

hungen über die vielen Jahre hinweg nicht vorbei kam.

Es begann mit bescheidenen 2990 Mark im Jahr 1957, und es wurde dann – wie bei der Konkurrenz – immer etwas mehr. 1963 kostete er 3190 DM, 1966 waren es 3350 DM, 1970 mußten bereits 3600 Mark bezahlt werden. Zwei Jahre später kostete der kleine Fiat schon fast 4000 Mark, 1973 waren 4390 DM zu entrichten, und heute ist er nicht mehr unter fünf Tausendern zu haben. Preiswert ist das in der Relation immer noch, zumal aus dem 500 seit Ende 1972 ein Sechshunderter geworden ist (siehe unten).

Von 18 PS zu 18 PS

In der Entwicklung des Parallel-Zweizylinders, der im Heck seiner Arbeit nachgeht, gab es zwei besonders wichtige Stationen: 1965 wurde die Leistung von ehemals 13 und 15 auf 18 PS angehoben, womit sich eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 100 km/h realisieren ließ, 1972 blieb es zwar beim gleichen Leistungsangebot, doch war der Hubraum gewachsen.

Der Grund für diese Aufstockung: Im 1972 debütierenden Fiat 126 verwendete das Werk einen im Volumen von 499 auf 594 ccm gewachsenen Fiat 500-Motor, so daß es sich aus Rationalisierungsgründen anbot, nur noch dieses überarbeitete Triebwerk in beiden Modellen zu verwenden. In der maximalen Leistung allerdings wurde der

An Sonderversionen des Fiat 500 hat es nicht gefehlt. Sie hatten Nutzwert (Gardiniera), Fun-Charakter (Gamine) und sportliche Wesenszüge (Abarth 695, Steyr-Puch 650 TR). Der Puch unterschied sich vor allem durch seinen Boxermotor vom Original.

für den 126 auf 23 PS erstarkte Twin wieder abgerüstet; mehr als 18 PS sollte der kleine Bruder nämlich nicht haben.

Deshalb wurde der Fiat 500 R, wie die Fiat-Typologie ihn nun bezeichnet, erstens ein Sechshunderter und zweitens nicht stärker als der alte Fünfhunderter. In der Praxis jedoch sind die Differenzen zwischen dem alten und dem neuen 18 PS-Modell fühl- und meßbar, denn das größere Drehmoment des 0,6 Liter-Triebwerks (4,0 mkg



Fiat 500-Vorgänger Topolino.



Fiat 500 Giardiniera.



Fiat 500 Weinsberg.

Fiat 500-Stationen

1957

Produktionsbeginn mit der Typenbezeichnung Fiat 500 N (= Nuova). Hubraum 479 ccm, 13 PS bei 4000 U/min, Drehmoment 2,8 mkg bei 2500 U/min, Höchstgeschwindigkeit 85 km/h.

1958

Zwei Modelle: Standard und Luxus. Motorleistung auf 15 PS bei 4250 U/min erhöht. Änderungen am Zylinderkopf und andere Nockenwelle.

1959

Neue Kühlluftführung für den Motor, verbesserte Heizung, verstärkte Lichtmaschine (230 Watt).

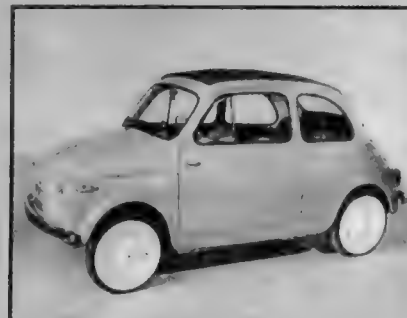
1961

Neue Typenbezeichnung: Fiat 500 D. Durch Vergrößerung der Bohrung Hubraumerhöhung von 479 ccm auf

499 ccm. Größere Ventile, geänderte Steuerzeiten, größerer Luftfilter. Batterie mit mehr Kapazität, umklappbare Rücklehne.

1965

Neue Typenbezeichnung: Fiat 500 F. Türen vorne angeschlagen, größerer Gepäckraum vorne. Ventile mit doppelten Ventildfedern, vergrößerte Kupplung, verstärkte Hinterachse, stärkere Hinterradfedern, asymmetrisches Abblendlicht, vergrößerte



Fiat 500 Jahrgang 1957.

Windschutzscheibe, bessere Geräuschisolierung. Motorleistung erhöht auf 18 PS, Höchstgeschwindigkeit 100 km/h.

1968

Neue Typenbezeichnung: Fiat 500 L. Chromeinfassung an Windschutzscheibe, Heckfenster und Regenrinne, neu gestaltetes Lenkrad, Armaturenbrett mit Kunststoff verkleidet, Ablagefach in Wagenmitte, neue Innenverkleidung, Seitentaschen an den Türen, wahlweise Gürtelreifen des Formats 125–12.

1972

Neue Typenbezeichnung: Fiat 500 R. Hubraum des Motors auf 594 ccm vergrößert, höchste Leistung 18 PS bei 4000 U/min. Neu gestylte Räder, geänderte Stoßstangen vorne und hinten, Wegfall der Chromleisten auf dem Windschutzscheiben-Rahmen, neues Armaturenbrett.



Fiat 500 Gamine von Vignale.



Fiat Abarth 695.



Steyr-Puch 650 TR.

gegenüber 3,1 beim Fünfhunderter) sorgt für mehr Durchzugskraft. Im 500 R muß weniger oft geschaltet werden — schon ab 2500 U/min liefert der Zweizylinder brauchbaren Vortrieb.

Absolut gesehen sind die Fahrleistungen, die sich mit dem 500 R realisieren lassen, natürlich bescheiden. Vom Stand auf 60 km/h benötigte ein an Kilometern noch sehr junger Testwagen 13,3 Sekunden (Vorgänger 500 F: 14,8), bis auf 80 km/h vergingen 30,2 Sekunden (500 F: 33,7). In der Höchstgeschwindigkeit raffte sich der Fünfhunderter mit 600 ccm-Motor zu 103 km/h auf — das alte Modell schaffte nach auto motor und sport-Messung gerade 97 km/h.

Für lange Strecken reicht das hinten und vorne nicht, aber in der Stadt und im Kurzstreckenbereich entstehen kaum Probleme. Nach wie vor muß sich der 500-Fahrer mit einem nicht immer ganz geräuschlos zu schaltenden Klauengetriebe abfinden, und immer noch müssen Fahreigenschaften und Lenkung kritisiert werden. Das Steuer-Element ist bemerkenswert unexakt, und wer in Kurven einen forschen Fahrstil betreibt, muß mit kräftigem Übersteuern und — im Extremfall — mit einer Rolle seitwärts rechnen. Die Sei-

tenwindempfindlichkeit ist ebenfalls nicht von Pappe, doch in der Stadt ist auch das nicht so schlimm. Hier überwiegen die Vorzüge: Der Zwerg braucht nur minimalen Parkraum, Ein- und Ausstieg vollziehen sich dank weit öffnender Türen problemlos, die Sitzposition ist für ein so winziges Auto ausgezeichnet.

Hinzu kommt, daß die Serienausstattung — am Preis gemessen — durchaus reichhaltig ist. Zwei Sonnenblenden, zwei Türschlösser, selbststrückstellende Blinker und Scheibenwischer, Innenbeleuchtung, Lichtlupe und ein einfach zu bedienendes Faltdach deuten an, daß Fiat selbst beim kleinsten Modell keinen Geruch von Ärmlichkeit verbreiten will.

So ist denn auch sein Image kein ausgesprochen erbärmliches. Er wirkt auch 18 Jahre nach seiner Geburt noch studentisch und jugendlich — hinzu kommt, daß er oft Zweitwagen ist oder zumindest dafür gehalten wird.

Und den oft ertönten Ruf nach einem Stadtwagen hat Fiat bereits seit 1957 beantwortet; in Millionenaufgabe und der Gewißheit, zumindest für Italien einen Volkswagen gebaut zu haben.

Klaus Westrup

Fiat 500 im auto motor und sport-Test

Heft 18/1957

Am wesentlichsten wird der Unterschied zwischen dem 500 und dem 600 durch deren Motoren bestimmt, die nicht nur in der Größe und in der Konstruktion, sondern vor allem in ihrem Charakter zwei völlig ungleiche Brüder sind.

15 bis 16 PS hätten die Versuchswagen des Fiat 500 gehabt und über 100 km/h seien sie alle gelaufen, wird glaubhaft erzählt. Aber für die Serie habe man es für richtiger gehalten, Motorleistung und Geschwindigkeit zugunsten möglichst großer Lebensdauer und Zuverlässigkeit zu beschränken. So begnügte man sich mit 13 PS bei 4000 U/min, woraus ein Leistungsgewicht von 36,2 kg/PS für den fahrbereiten und von 57,6 kg/PS für den voll belasteten Wagen resultiert.

Da kann freilich nur ein beschränktes Beschleunigungs- und Steigvermögen erwartet werden. In der Tat begann dem Tester in den ersten

Tagen das Phlegma des kleinen 500 doch ein wenig auf die Nerven zu gehen. Da ergab es sich per Zufall, daß ihm gerade wieder einmal eines der handelsüblichen Rollermobile in die Hand kam, und von Stund' an war es ihm klar, daß der Fiat 500 doch wesentlich mehr bietet, als die Preisdifferenz von einigen hundert Mark auch nur ahnen läßt. Er stellt eben schon ein richtiges kleines Auto dar und verfügt über einen merklich größeren Fahrkomfort.

Heft 9/1968

Das Fahren in der Stadt ist mit dem Fiat 500 ein müheloses Vergnügen. Dazu tragen nicht nur seine winzigen Außenmaße bei, sondern vor allem seine — natürlich auch durch die Größe bedingte — unübertroffene Handlichkeit.

Auch die Leistung des Motors reicht für zügigen Stadtverkehr noch aus, wenn diese Stadt nicht gerade Stutt-

gart heißt und fast nur aus Steigungen besteht. Immerhin verfügt man bis 60 km/h noch über brauchbare Beschleunigungswerte — angenommen, es geht bergauf.

In schnell gefahrenen engen Kurven ist Vorsicht am Platze, denn hier zeigt der Zwerg, wenn man zu forsich hineinfährt, eine ausgeprägte Kippneigung, die durch den Aufstützeffekt der Hinterachse und durch den relativ hohen Schwerpunkt bedingt ist.

Da der Fiat 500 bei aller Sparsamkeit auch noch ein gewisses Maß an automobilistischem Vergnügen vermittelt, halten wir ihn immer noch für einen guten Kauf, wenn auch Motor- und Fahrleistungen nicht mehr ganz den heutigen Ansprüchen genügen. Sollte sich Fiat entschließen, in diesem Punkt etwas nachzuhelfen, hätte der Fiat 500 — besonders als Stadt- oder Zweitwagen — noch eine rosige Zukunft vor sich.

Trau' keinem unter 30

Wie schnell Anhalter auf deutschen Autobahnen vorwärtskommen.

Der klapprige VW wird langsamer und hält schließlich. Seine Rückleuchten malen rote Kringel auf den nassen Asphalt. Der Fahrer, blonder Bart, schätzungsweise 30 Jahre alt, Typ Bankkaufmann im blauen Anzug, dreht das Seitenfenster runter. „Würden Sie mich mitnehmen?“ – „Wohin wollen Sie denn?“ – „Nach Frankfurt.“ – Der Bankkaufmann grinst freundlich: „Ich nehme nie jemanden mit“, kurbelt das Fenster wieder hoch und gibt Gas. Ich stehe im Regen, bin klatschnaß und fluche ihm hinterher. Verdammter Witzbold.

Nie waren mir Pfützen so unheimlich

Seit zwei Stunden warte ich hier und winke mir den Arm lahm. Mit einer gottlob wasserdichten Tasche als Gepäck habe ich mich ein paar hundert Meter vor der Autobahnauffahrt postiert und will mich als Tramper versuchen. Vor zwei Stunden schien noch die Sonne, und alles sah ganz fröhlich aus. Jetzt schüttet es wie aus Kübeln vom Himmel herunter. Mir ist kalt.

Da kommt wieder eine Autokolonne, vorneweg ein Ford. Ich fuchtele mit dem Daumen, als wollte ich jemanden damit erstechen. Er zischt mit sirrenden Reifen vorbei. Dahinter ein BMW mit eingeschalteten Scheinwerfern, ein Renault, noch ein Ford, wieder ein VW, vorbei, dann ein Porsche. Ich lasse den Daumen sinken, der hält bestimmt nicht. ▷

Erkenntnis am Straßenrand:
Junge Leute
nehmen niemanden mit.



Er hält. Ich packe meine Tasche und renne hin. „Steigen Sie ein“, sagt der Herr hinterm Steuer. Warum fragt der nicht nach meinem Ziel? — „Ich will nach Frankfurt.“ — „Ich fahre nach Essen, aber in Darmstadt habe ich noch eine Besprechung und muß Sie absetzen.“ Der Herr sieht nach arriviertem Geschäftsmann aus. Ich steige also ein.

Mein Geschäftsmann, kaum ist er auf der Autobahn, scheint sich um Geschwindigkeitsvorschriften nicht zu kümmern. Ganz locker sitzt er da, knallt die Gänge rein und jubelt los. Zwar behindert er niemanden, zwar überholt er korrekt und konzentriert sich derart, daß seine Miene jegliche Unterhaltung verbietet, aber immerhin regnet es noch immer, und er fährt wie der Leibhaftige mit 180. Wenn die Aquaplaning-Sachverständigen mit dem Wasserski ab 80 recht haben, dann fahren wir längst Rennboot. Nie waren mir Pfützen so unheimlich.

Am schlimmsten sind die Enten

Nach einer guten Stunde sind wir vor Pfungstadt. Froh um den Vorwand, behaupte ich, ich hätte Hunger und wolle in der Raststätte essen. Er sieht mich etwas verständnislos an, nickt aber und biegt ab. Rollt bis zum Raststättengebäude, öffnet mir sogar die Tür von innen und fragt, als ich aussteige: „Na, wie war's?“ — „Oh“, sage ich, „es war sehr nett mit Ihnen.“ Die Tür knallt zu, der Porsche jault, weg ist mein Geschäftsmann. Leicht verblüfft tippele ich die paar Meter Richtung Autobahn-

einfahrt. Die Sonne scheint wieder.

Da sitzen sie, in jeweils zehn Meter Abstand, angelehnt an Rucksäcke und Reisetaschen, Pappschilder mit Ortsangaben davor, in dicke Pullover gekleidet, irgendwie an Brathähnchen auf der Grillstange erinnernd, so sauber aufgereiht: die Tramp-Profis. Sieben männliche Gestalten, ein Pärchen, sie hat eine Gitarre neben sich liegen. Ich marschiere, höflich wie ich bin, an den Schluß der Schlange. Kaum habe ich den letzten Tramp erreicht, mault der mich an: „Vorne hin!“ — „Was?“ — „Du sollst vorne anfangen!“ — Gehorsam marschiere ich zurück; hier herrschen offensichtlich strenge Gesetze.

Obenan sitzt ein rothaariger, spindeldürrer Typ mit Vollbart. Er mustert mich eine Weile ungeniert und fragt: „Biste mit dem Porsche gekommen?“ — „Ja.“ — „Trampste oft?“ — „Nein“, sage ich wahrheitsgemäß und überlege, ob ein langgezogenes „Nee“ besser gepaßt hätte. Trotzdem wird die Spindel freundlich und hält mir eine Schachtel Gauloises hin: „Rauchste?“ Ich will ihn nicht beleidigen, auch wenn ich Bronchitis kriegen sollte.

„Paß auf“, sagt der Rothaarige, „nur Anfänger machen mit Porsche oder BMW. Die wollen einem nur zeigen, wie schnell sie mit ihren Schlitten sind. Ungemütlich. Junge Leute nehmen einen nicht mit. Am schlimmsten sind die Enten. Da meinst du, die hätten Verständnis für einen — denkst du. Das sind bloß Imagefahrer. Am besten geht Mercedes mit 'nem

„Das Risiko ist zu hoch“



Womit muß ein Autofahrer rechnen, der einen Anhalter mitnimmt und einen Unfall verursacht? Der Rechtsexperte von auto motor und sport, Rechtsanwalt Dr. Andreas Grasmüller, erläutert die rechtlichen Konsequenzen:

Ich war schon immer der Meinung, daß es gefährlich ist, Anhalter mitzunehmen. Die Statistiken der Polizei geben mir da recht. Schließlich kann kein Autofahrer wissen, wer der vom Straßenrand aufgelesene Fahrgast ist.

Keine Frage: Die meisten von ihnen sind harmlose Zeitgenossen, die diese Art der Fortbewegung ganz schlicht aus Geldmangel bevorzugen. Allerdings kommt es ziemlich häufig vor, daß der mit erhobenem Daumen winkende Tramp Böses im Sinn hat: Erst kürzlich gab es eine Verhandlung gegen einen bisher unbescholtenen Elektriker, der seinen Piloten mit einem Stein auf den Kopf schlug und ihn berauben wollte.

Das Risiko, überfallen zu werden, ist jedoch vergleichsweise gering gegenüber dem, mit einem Anhalter im Auto einen Unfall zu verursachen. Wird der Tramp dabei verletzt, dann haftet der Autofahrer wegen der von ihm begangenen unerlaubten Handlung, wobei schon eine ein-

fache Fahrlässigkeit genügt. Freilich kann diese Haftung auch vertraglich beschränkt werden. Dazu wurden von den Automobilclubs Formulare ausgearbeitet, die der Anhalter unterzeichnen muß. Ein stillschweigender Haftungsausschluß liegt meist nicht vor, das heißt, daß ein Anhalter nicht von vornherein auf alle Ansprüche gegen den Autofahrer verzichtet.

Besonders kritisch ist die Situation, wenn der Fahrer Alkohol getrunken hat und in einen Unfall verwickelt wird: In diesem Fall kann die Versicherung die Deckung der Ansprüche ablehnen — der Fahrer muß alle entstandenen Schäden selbst bezahlen. Eine Haftpflichtversicherung gibt jedoch selbst einem nüchternen Fahrer keine ausreichende Sicherheit, denn die Versicherung haftet nur bis zu der Höhe, über die der Vertrag abgeschlossen ist.

Liegt der angerichtete Schaden, zum Beispiel eine Querschnittslähmung, jedoch höher, dann muß der Autofahrer in die eigene Tasche greifen.



Rolex-Uhren erhalten Sie nur in diesen Fachgeschäften

Aschen, Josef Lückert, Am Ellsenbrunnen
Ahrweiler, Ludwig Wolff, Niederhütstr. 42
Aachfenburg, Vogl, Herstellerstr. 18
Augeburg, H. Jaufmann, Wilh.-Hauff-Str. 35,
Schwaben-Center
Augeburg, Herbert Mayer,
Ecke Pferdestr./Rosenastr. und Annastr. 35
Baden-Baden, Uhren-Thoma, Lichtentaler Str. 5
Bad Godesberg, Julius Schrottke,
Bahnhofstr. 28
Bad Herrenalb, Oskar Hiller, Kurpromenade 38
Bad Kieselgen, Juwelier Happ, Ludwigstr. 3
Bad Neuhelm, Franz Schmid, Parkstr. 10
Bad Oeynhausen, Fuchs KG,
Königshof-Kolonnen
Bad Reichenhall, Max Gasteger, Ludwigstr. 36
Bamberg, L. Schmitt, Lange Str. 12
Berlin W 15, Heinz Wipperfeld,
Kurtfurstendamm 193
Berlin W 30, Heinz Wipperfeld,
Hilton-Colonnade
Bielefeld, Fritz Böckelmann, Alter Markt 5
Bochum, Ludwig Mauer, Kortumstr. 61
Bonn, Gerdum-Clüßerath, Sternstr. 38
Bonn, Wilfried Toussaint, Sternstr. 68
Braunschweig, Kühnhorn & Co., Südstr. 6-8
Braunschweig, „Die Uhrencke“,
Schuhstr. (vis-à-vis Hertle)
Bremen, Hellmut A. Haase, Hufilterstr. 15
Bremen, Gerh. D. Wempe, Sögestr. 47-51
Bremerhaven, J. Wilz, Bürger 32
Brühl, Uhren-Böhm, Balthasar-Neumann-Platz
Coburg, Bauschatz, Mohrenstr. 36
Darmstadt, Uhren Techel, Ernst-Ludwig-Str. 18
Dortmund, Rüschbeck, Westenhellweg 45
Düren, Hungen, Wirtelstr. 28
Düsseldorf, Heinrich Blome, Königsallee 30
Duisburg, Robert Lepping, Königsstr. 6
Duisburg, Rüschbeck, Königsstr. 6
Essen, Josef Deller KG, Kettwiger Str. 22
Eßlingen, Werner Brogle, Kronenstr. 25
Flensburg, Peter Jürgensen, Große Str. 45-47
Frankfurt/M., Christ oHG, Roßmarkt 5,
Rhein-Main-Flughafen, Main-Taunus-Zentrum
Frankfurt/M., Karl Henneke, Kaiserstr. 15
Frankfurt/M., Riede, Schweizerstr. 29
Frankfurt/M., Gerh. D. Wempe, Steinweg 5
Frankfurt/M.-Höchst, Buchwald,
Königssteiner Str. 26, Main-Taunus-Zentrum
Freiburg, Adolf Kühn, Kaiserstr. 211/213
Fulda, Fitze, Universitätstr. 5
Fürth, Kuhnle, Königsstr. 141
Garmisch-Partenkirchen, Josef Stöckerl,
Bahnhofstr. 93
Gießen, Reinhold Balser, Seltersweg 5
Göttingen, Willchowaki, Groner Str. 24
Gütersloh, Martin Dödt, Strengerstr. 15
Hagen/Weftl., Rüschbeck, Mittelstr. 13
Hamburg, Becker & Co.,
Gerh.-Hauptmann-Platz 12
Hamburg, Willy Filitz, Mönckebergstr. 19
Hamburg, Gerh. D. Wempe, Jungfernetleg/
Ecke Neuer Wall,
Mönckebergstr./Spitaler Str. 26,
Reeperbahn 103,
Wandabeker Marktstr. 57,
Fuhlabütteler Str. 115, Osterstr. 129
Hamburg-Altona, Uhren-Heeck,
Bahnenfelder Str. 105
Hamm, Heinz Wagner, Nordstr. 1
Hannau, Willy Stöckelmayer, Fahrstr.
Hannover, Friedrich-Scheurle, Georgstr. 38
Hannover, Gerh. D. Wempe, Georgstr. 27/29
Hellbronn, Luthie, Deutschhofstr. 2
Hof/Bayern, Hohenberger, Altstadt 23
Ingolstadt, D. Dührkoop, Rathausplatz 9
Kaiserslautern, Walter Lembach, Fackelstr. 28
Karlruhe, Oskar Hiller, Kaiserstr. 100
Kassel, Schmidt, Obere Königsstr. 47
Kempten/Allg., Höbel, Inh. Hollfelder,
Beim Kornhaus
Kempten/Allg., Müller, Schloßpassage
Kiel, Uhren-Breede, Holstenstr. 19
Kiel, Franz Happe KG, Holstenstr. 71
Köln, Carl Jos. Linnertz, Burgmauer 6
Köln, Gerh. D. Wempe, Hohe Str. 68

Koblenz, Uhren-Müller, „Glockenspielhaus“,
Löhstr. 71
Konstanz, J. N. Müller, Kanzleistr. 6
Krefeld, A. Gießmann, Rheinstr. 82
Landshut, Aigner oHG, Altstadt 104
Leipzig, Uhren-Hodes,
Friedrich-Ebert-Platz 15
Lübeck, Behrens, Holstenstr. 17
Lübeck, Th. Köhler & Sohn, Kohlmarkt 15
Ludwigshafen, Hunke, Kirchstr. 17-19
Ludwigshafen, Albert Hoch, Bismarckstr. 54
Malnz, Jean Weiland, Große Bleiche 28
Mannheim O 7, 10, Braun KG, Planken
Mannheim D 1, 2, Hubert Nitsch,
Paradeplatz
Marburg, Th. Küster, Wettergasse 36
Mettmann, August Kortenhau, Filntropstr. 4
Minden/Weftl., Adolf Laufer, Bäckerstr. 36
Mönchengladbach, Uhren-Offermann,
Bismarckstr. 15
Mühlheim/Ruhr, Deller KG, Kohlenkamp 35
München, Dr. Engel & Co., Lenbachplatz 9
München, Carl Hilscher, Nordendstr. 50,
Elisabethplatz
München, Uhren-Hauser, Marienplatz 28
München, Andrea Huber, Residenzstr. 11,
Weinstr. 8, Neuhauser Str. 83
München, Adolf Scheuring, Bahnhofplatz 2,
Marienplatz 12, Unter dem Stachus
München, I. B. Haag (Scheuring),
Karlsplatz 10
München, Uhren-Sonntag, Sendlinger Str. 18
München 2, Gerh. D. Wempe,
Kaufingerstr. 28
Münster/Weftl., Wilhelm Nonhoff,
Haus Rothenburg 12-13
Münster/Weftl., Oeding-Erdel,
Bahnhofstr. 10
Neu-Isenburg, Riede, Dreierherrensteinplatz 39
Neustadt am Rübenberge, Paul Bieler,
Marktstraße 35 a
Neuß, Badort, Niederstr. 3
Neuwied, Heinz Knobloch, Marktstr. 36
Nürnberg, A. Merklein, Karolinenstr. 6
Nürnberg, J. Wellner,
Karolinenstr./Hefnersplatz 4
Oberhausen, Schmiemann, Elsässer Str. 26 a
Oberstdorf, Müller, Weststr. 7-9
Offenbach/M., Uhren-Bauer, Biebrer Str. 10
Oldenburg, Fritz Ludwig, Lange Str. 34
Osnabrück, Franke & Middelberg,
Große Straße 39
Paderborn, Hermann Ritter,
Am Marienplatz 16
Regensburg, Kappelmeier, Neupfarrplatz
Reutlingen, Albert Depperich, Wilhelmstr. 123
Saarbrücken, Hermann Muhle oHG,
Bahnhofstr. 78
Saarbrücken-Brebach, Hügel,
Saarbrücker Str. 158
Schweinfurt, Julius Memmel & Söhne,
Spitalstr. 31/33
Siegen/Weftl., Walter Jaeger, Markt 55-57
Solingen, Zimmermann Nachf.,
Inh. W. Darlus, Hauptstr. 7
Stuttgart, Pfister, Königsstr. 78,
Im Wilhelmsbau/Eing. Marienstr.
Stuttgart, Gerh. D. Wempe, Königsstr. 41
Timmerdorfer Strand, Lindner, Kapitalblock,
Hotel Maritim
Trier, Michael Engel, „Die Uhr“, Simeonstr. 4
Trier, Werner Engel, Grabenstr. 16
Ulm, Uhren-Roth, Münsterplatz 46
Wiesbaden, J. Rothfuss, Rheinstr. 33
Wiesbaden, Christ oHG, Langgasse
Wilhelmshaven, Friedo Frier, Parkstr. 1
Wolfsburg, Karl-Heinz Moser,
Porschestr. 42 und 64
Würzburg, Ernst Hüfner, Domstr. 7
Wuppertal-Barmen, Gert Fiedler, Werthstr. 51
Wuppertal-Elberfeld, Glockenspielhaus,
Abeler, Poststr. 11
Wuppertal-Elberfeld, Soengen, Poststr. 7
Westerland/Sylt, Fritz Krause, Friedrichstr. 32
Westerland/Sylt, Rud. Ostermann,
Friedrichstr. 12

ROLEX UHREN GMBH · 5 Köln, Hohenzollernring 62
Schreiben Sie uns! Wir senden Ihnen Prospekte.

Anhalter

alten Sack, die sind meistens freundlich. Oder Lastwagen, weil den Kumpels langweilig ist. Die mußte dann unterhalten.“

Verstohlen puste ich in die Gauloises, damit es so aussieht, als rauche ich sie, während mein Lehrer fortfährt: „Wenn einer woanders hinwill als Du und sagt, der Umweg macht nichts, er bringt Dich schon hin, dann laß die Finger davon. Krummer Typ. Und stell Dich nicht an Auffahrten und Kurven, wo Dich einer schon übersehen hat, eh er auf die Bremse latschen kann. Ob Du unrasiert bist oder sauber, macht nichts. Manche nehmen einen gerade mit, weil man dreckig ist. Die quetschen einen aus wie einen Neger aus Alaska. Fragen nach Hasch und so. Ist ein richtiges Abenteuer für die, einen Dreckigen mitzunehmen.“

Er fährt den Brummer mit einem Finger

Am späten Nachmittag sitzen die Spindel und ich am Kopf der Schlange; die übrigen Trapper sind mitgenommen worden. Nach weiteren drei Stunden habe ich Glück: Ein Lastwagen hält und lädt

mich ein. Paul, der Fahrer – seinen Nachnamen sagt er gar nicht erst –, bietet mir gleich einen Schluck Kaffee aus der Thermosflasche an; sein Beifahrer Erwin versorgt mich mit Butterbroten. „Du bist doch bestimmt Student?“, behauptet Paul. Ich murmele etwas von „Geld sparen“ und erkundige mich, wie sich ein solcher Brummer fahren läßt. „Mit dem kleinen Finger“, sagt Paul und demonstriert es sofort. Als Erwin meinen Blick sieht, lacht er.

Eine gute Stunde vor Kassel machen wir in der Raststätte Rimberg Halt und essen. Die beiden laden mich ein; trotz heftiger Gegenwehr sagt Erwin nur: „Halt's Maul.“

Die Nacht verbringe ich in der Koje des Brummers, die mir riesig erscheint. Ich träume von einer Tramp tour, die in Garmisch-Partenkirchen beginnt und in Flensburg endet. Alle zehn Minuten wechsle ich das Auto, die Fahrer sind alle sehr höflich und reißen sich darum, mich mitzunehmen. Ich brauche nirgendwo zu warten. Am freundlichsten sind die Entenfahrer. Dauernd will ein alter VW auf der Überholspur vorbei, aber er schafft es nicht, weil er ein großes Schild vor der Windschutzscheibe hat. Darauf steht: „Trau keinem unter 30.“ *hs*

Anhalter und Versicherung

Autofahrer, die zusätzlich zur Haftpflicht noch eine separate Insassenunfall-Versicherung abgeschlossen haben, glauben oft, daß es für sie fortan risikolos sei, Anhalter mitzunehmen. Die Wirklichkeit sieht jedoch anders aus.

Die Insassenunfall-Versicherung, deren Prämie sich nach der Höhe der abgeschlossenen Versicherungssumme richtet – pro 1000 Mark Versicherungs-

summe für Tod oder Invalidität werden 90 Pfennige berechnet – zahlt prozentual weniger, wenn neben dem Fahrer noch weitere Insassen verletzt wurden.

Bei 100 000 Mark für Invalidität erhält der Fahrer, wenn er alleine verletzt wurde, die volle Summe. Statt der 100 000 Mark werden bei zwei Verletzten pro Kopf nur 75 000 Mark ausbezahlt, bei drei nur je 50 000 Mark.

Dank Julian Nott und Felix Pole ist jetzt bewiesen, daß eine Rolex Oyster in 13000 m Höhe schweben kann.

Bhopal in Mittelindien ist meteorologisch eines der ruhigsten Gebiete der Erde. Im Januar 1974 wurde die atemlose Stille durch einen Heißluftballon gestört, der mit rund 13 500 m einen neuen Höhen-Weltrekord aufstellte.

Felix Poles riesiger Ballon ist über 36 m hoch und umschließt fast 1 000 cbm Raum. Vier Brenner hängen direkt unter dem gähnenden, 6,40 m großen „Maul“, und darunter befindet sich eine vergleichsweise winzige Druckkapsel.

Nott und Pole trugen Sauerstoffmasken und Druckanzüge, damit sie im Notfall mit dem Fallschirm abspringen konnten.

Jeder trug eine Rolex Explorer II.

Eine Rolex ist in jeder Art von Atmosphäre ganz zu Hause. Ihr Gehäuse aus einem massiven Block von 18karätigem Gold, Platin oder rostfreiem Edelstahl ist ringsum nahtlos und deshalb praktisch unzerstörbar. Zur unsichtbaren Stärke der Uhr trägt auch die einzigartige Rolex-Aufzugskrone bei.



Sie wird in das Gehäuse geschraubt, so daß sie es hermetisch verschließt. Das Uhrglas – eine spezielle Rolex-Erfindung – sitzt unter Druck noch fester.

Nachdem der Ballon stetig auf rund 12 000 m gestiegen war, geriet er in Luftwirbel. Um ein Unglück zu verhindern, drehte Julian Nott

die Brenner aus und mußte dann feststellen, daß sie sich in der eiskalten Luft nicht wieder anzünden ließen. Stattdessen sank der kalte, hochentzündliche Brennstoff nach unten in die Kapsel. Aber der Ballon trieb noch weitere 1500 m aufwärts, bevor er zu Boden schwebte. Er hatte den bisherigen Weltrekord um rund 3 000 m überboten.

Julian Nott sagte später, ihre Rolex-Uhren hätten buchstäblich als einzige Teile der gesamten technischen Ausrüstung perfekt funktioniert. Und die Techniker von Rolex können Ihnen versichern, daß jede Rolex Oyster, die sie bauen, den Staub und die Hitze, die Höhe und die Kälte genauso aushalten würde.



ROLEX

Was spricht mehr für sie
als ihre Träger



Die Rolex Explorer II. In Edelstahl. Mit passendem Armband.

Ladenhüter

Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: Fiat 124.



Besitzer älterer Fiat 124-Modelle, die ihr Auto beim Kauf eines Neuwagens in Zahlung geben möchten, zählen nicht zu jenen Kunden, die bei dieser Transaktion besonders honoriert werden.

„Jeder Gebrauchtwageneinkäufer schlägt ein Kreuz, wenn er einen Fiat 124 in Zahlung nehmen muß“, urteilt ein Stuttgarter Audi-Händler über das im Herbst 1974 ausgelaufene Automobil. „Die rosten ja schon im Prospekt“, heißt es bei einem seiner Kollegen.

Die überdurchschnittliche Rostanfälligkeit trug dazu bei, daß gebrauchte Fiat 124 nur schwerlich an den Mann zu bringen sind und daß sie mancherorts zu regelrechten Ladenhütern wurden. An diesem Modell ging der nach der Energiekrise ausgebrochene Gebrauchtwagenfrühling nahezu spurlos vorbei.

Das wenig freundliche Urteil der professionellen Einkäufer von gebrauchten Mobilen bezieht sich insbesondere

auf die Modelljahre 1969 und 1970, „die zu neunzig Prozent durchgerostet sind“. Dagegen sind die beiden letzten Jahrgänge mit einem Tachostand von etwa 50 000 km recht ordentlich zu verkaufen. Grund: Seit 1973 liefert Fiat den 124er mit einem verbesserten Korrosionsschutz aus.

Von den im Laufe der acht Produktionsjahre hergestellten rund eineinhalb Millionen Exemplaren, von denen gut 205 000 nach Deutschland geliefert wurden, ist das Normalmodell mit 1,2 Liter 60 bzw. 65 PS-Motor noch am stärksten gefragt. Schlechter gehen die Geschäfte mit den stärkeren Modellen 124 S mit 70 bzw. 75 PS-Stoßstangentriebwerk sowie mit dem erst Anfang 1973 präsentierten 124 ST mit dem aus dem Fiat 132 transplantierten 95 PS-Doppelnockenwellenmotor.

Speziell beim Fiat 124 ist der jeweilige Verkaufspreis stark vom individuellen Zustand des Autos abhängig. Für gepflegte Exemplare

lassen sich annehmbare Preise erzielen, während stark rostbefallene Autos in der Regel nur noch bis zur nächsten Überprüfung durch den TÜV am Leben zu erhalten sind und bei einem Verkauf entsprechend billig gehandelt werden.

Deutschlands Gebrauchtwagen-Papst Schwacke nennt für den Fiat 124 N folgende Händler-Verkaufspreise:

Baujahr 1969	DM 1150,—
Baujahr 1970	DM 1950,—
Baujahr 1971	DM 2800,—
Baujahr 1972	DM 3700,—
Baujahr 1973	DM 4850,—
Baujahr 1974	DM 5500,—

Fiat 124 S und ST werden in der Regel jeweils 200 Mark teurer eingestuft.

Wo der Rost sitzt

Stellen, an denen sich der Rost bevorzugt niederläßt, sind die linken und rechten Türschweller, die Unterkanten der Türen, die Nahtstellen zwischen den Kotflügeln und der Karosserie (vorn und hinten), sämtliche Trennstellen an den Scheiben so-

wie die Frontpartie rund um die Scheinwerfer.

Hier blüht der Rost meist zuerst auf, da Feuchtigkeit durch Überlaufnuten, die sich in einer Quertraverse befinden, dringen kann und hier für eine gründliche Durchrostung des Vorderteils sorgt. Vor dem Kauf empfiehlt es sich, die Motorhaube zu öffnen und darauf zu achten, ob sich seitlich vom Kühler bereits Rost gebildet hat.

Eindringende Feuchtigkeit ist auch dafür verantwortlich, daß die Reserveradmulde bei vielen Fiat 124 durchgerostet ist. Rostgefährdet ist weiter der Lack unter den Zierleisten, zumal die Lackierung einiges zu wünschen übrigläßt. An diesen Stellen wird der Lack zuerst wellig, ehe der Rost durchkommt.

Wenn der Rost im Blech steckt, ist nicht mehr viel zu reparieren. Zwar läßt sich mit Glasfaser einiges verdecken, doch lohnt sich eine fachgerechte Reparatur in der Regel nicht mehr. ▶



Außenseiter auf dem Gebrauchtwagenmarkt: Fiat 124.



Echt russischen Wodka
finden Sie nicht in
imposanten Zwiebelturm-
flaschen mit renommierten
russischen Namen und
russisch wirkenden Etiketten
und Emblemen drauf.
Sondern in höchst
unscheinbaren, um nicht
zu sagen langweiligen
Flaschen mit giftgrünen
Schildchen und völlig
unaussprechlichen Namen.

Diese Tablette ist stärker als Ihr Kopfschmerz

Und sie hilft schnell. Auch bei Zahnschmerzen, Monatsbeschwerden, Wetterfühligkeit und bei fieberhaften Erkältungen. Das Gefühl der Abgeschlagenheit geht vorbei, und schon bald nach Einnahme der Spalt-Tablette fühlt man sich erleichtert und wohl. Die hervorragende Kombination der Wirkstoffe

ist einer der Gründe für ihren Erfolg. Was die Spalt aber vor allem zu Deutschlands meistverlangter Schmerztablette gemacht hat, ist ihre außerordentlich gute Verträglichkeit. Spalt schont den Magen und die Nieren.

Wußten Sie, daß man über Spalt so viel Gutes auf einmal sagen kann?

Keinem anderen Schmerzmittel in Deutschland wird so oft vertraut wie Spalt. Spalt hilft schnell.

Fußfrisch für den ganzen Tag mit GEHWOL*



Stundenlang Gas geben, bremsen, kuppeln... eine Strapaze für die Füße! Denn Fußbrennen und Fußschweiß sind die lästigen Folgen.

Erfrischen Sie deshalb Ihre Füße mit

GEHWOL - Balsam

GEHWOL - Flüssig

GEHWOL - Fußkrem

GEHWOL - Fußspray

In Drogerien, Apotheken und Fußpflegeinstituten

TÜV-GEPRÜFT! ANSA-SPORT-AUSPUFFANLAGEN

Lieferbar für:
FIAT 126 ABE
FIAT 128 Lim. 1100
FIAT 128 Coupé 1100 + 1300 ABE
ALFA SUD 1200 ABE
VW-Porsche 2.0 ABE
VW-Passat 1300, VW-Passat 1500
AUDI 80 1500
RENAULT R 5 ABE
INNOCENTI MINI 1300 ABE
VW-Käfer 1200
VW-Käfer 1300, 1302, 1303
FIAT 124 Coupé 1600 + 1800 ABE
OPEL Manta+Ascona 1.6.-1.9. ABE



Rennsport-Zubehör GmbH, 6631 Reilingen, Sauerbruchstr. 3 + 6, Tel. 0 62 05 / 67 67, Telex 04 65 980

TÜV-GEPRÜFT!



STILAUTO

Leichtmetallfelgen von sportlicher Eleganz

5 J bzw. 5 1/2 J x 13
BMW 1600-2-2002, Opel Kadett, Ford Escort, Audi 80, VW Passat, Scirocco, Golf, Alfasud und Ti.
Stück DM 142,- inkl. MwSt. Händler, fordern Sie unser Angebot an.



Jeder neue t.e.-Caravan hat 3 Vorteile, die ihn auszeichnen:

1. Die komplette Ausstattung (Kühlschrank, Heizung, Doppelfenster usw.) ohne Aufpreis. 2. Der unglaublich günstige Werknettopreis. 3. Die wertvolle Verarbeitung. t.e. Werkeniederlassungen sind ganz in Ihrer Nähe.

Der Farbkatalog kommt kostenlos. Bitte schreiben Sie uns, oder rufen Sie an.

t.e.-Caravans GmbH
433 Mülheim
Kölner Straße 37
Tel. (0 21 33) 48 50 51



Gebrauchtwagenberatung: Fiat 124

Korrosion an tragenden Teilen registrierte der TÜV anlässlich seiner regelmäßigen Untersuchungen vor dem Erteilen einer neuen Plakette bei fast 30 Prozent aller sechs Jahre alten Fiat 124-Limousinen. Der Durchschnittswert sämtlicher unter die Lupe genommenen Autos betrug in diesem Punkt 5,4 Prozent.

Wenig erfreulich ist ferner die Zahl der unsachgemäßen Reparaturen an tragenden Rahmenteilern. Während

Öl, doch nimmt dies keineswegs besorgniserregende Formen an.

Verschleißanfällig sind hingegen die Kugelgelenke an den vorderen Querlenkern. Die von Haus aus wartungsfreien Gelenke können ausschlagen, wenn die Gummikappen, die die Kugelgelenke vor dem Eindringen von Staub oder Feuchtigkeit schützen sollen, beschädigt oder undicht sind.

Ob die Kugelgelenke zuviel Spiel aufweisen, läßt sich bei hochgebocktem Auto leicht kontrollieren. Beträgt das seitliche Spiel am Vorderrad

Die häufigsten Mängel

Mangel/Alter des Autos	2 Jahre	4 Jahre	6 Jahre
Rahmen: Korrosion an tragenden Teilen	0,1*(0,1)	12,7*(1,5)	29,6*(5,4)
Rahmen: unsachgemäße Reparaturen an tragenden Teilen	0,1 (0,1)	1,6 (0,3)	5,8 (1,1)
Radaufhängung vorn schadhafte	2,5 (0,8)	2,9 (2,0)	6,5 (4,0)
Lenkgelenke ausgeschlagen	1,1 (0,4)	3,5 (1,9)	9,0 (3,1)
Handbremse: einseitige Wirkung	15,7 (6,8)	18,9 (8,6)	20,2 (10,8)
Bremsleitungen vorn korrodiert	1,0 (0,6)	5,5 (2,6)	10,1 (6,1)
Bremsleitungen hinten korrodiert	1,8 (1,0)	7,8 (4,1)	14,1 (8,4)
Auspuffanlage schadhafte	4,1 (5,3)	7,5 (5,8)	11,0 (7,0)
Scheinwerferspiegel korrodiert	3,2 (1,6)	5,4 (3,8)	9,7 (5,8)

* Angaben in Prozent (Durchschnittswerte in Klammern)

beim Fiat 124 mehr als jedes 20. Auto unangenehm auffiel, wurde bei sämtlichen geprüften Wagen nur bei jedem hundertsten Auto Pfusch festgestellt.

Häufig: Verschleiß am Fahrwerk

Die erfahrungsgemäß robusten Triebwerke der Fiat 124-Limousinen erreichen in der Regel Laufleistungen von deutlich über 100 000 Kilometer und überleben nicht selten die Karosserie. Im fortgeschrittenen Alter verlieren manche Motoren allenfalls geringe Mengen

mehr als 1,5 Millimeter, ist ein Radlager defekt oder das Kugelgelenk ausgeschlagen. In diesem Fall ist es empfehlenswert, die notwendige Reparatur möglichst noch vom Verkäufer des Autos durchführen zu lassen.

Ratsam ist vor dem Kauf auch ein Blick auf die zum Korrodieren neigenden wichtigen Bremsleitungen. Speziell Fiat 124-Modelle, die schon mehr als vier Jahre auf dem Buckel haben, sind in diesem Punkt schlechter als der Durchschnitt. K. W.

Nächste Beratung: Opel Kadett



Dethleffs '75

Luxus für Zweitausend- einhundert Mark!!

So viel Sonderausstattung
enthält jeder Dethleffs-
Wohnwagen von Haus aus!

Errechnen Sie die Preisersparnis:

z. B. Camper Luxus 450 nur DM 7795,- (einkl. Preis)
einschl. Kuhlachrank • Gasheizung • Holzschiebetür •
Geteilte Eingangstür • Doppelfenster ringsum •
Gaslampe • el. Wasserversorgung • und vieles mehr!
Das gilt für alle drei Baureihen. Farbkatalog kostenl. von

Dethleffs Wohnwagen KG
7972 Isny/Allgäu, Postfach 1180 B



Blähungen

Wenn Sie zuviel auf einmal essen, sind
die lästigen Beschwerden nicht mehr weit.
Es kommt zu dem bekannten Magen-
drücken. Also: Lieber mehrmals am Tage
kleinere Mahlzeiten!

Wenn Sie trotzdem mal „gesündigt“
haben, so kann das nach modernen Er-
kenntnissen entwickelte Heilmittel
ELUGAN schnelle Abhilfe schaffen.

Rezeptfrei in allen Apotheken.
ELUGAN gibt es auch in Österreich.

ELUGAN hilft!



testasa-e löst Potenz- probleme

Leistungswachstum
nach Alter in %
Sexuelle Potenz

Alter	%
30	- 8%
35	- 13%
40	- 25%
45	- 33%
50	- 47%
55	- 51%
60	- 55%
65	- 60%

Gegen geistige und
sexuelle Erschöp-
fungszustände gibt es
testasa-e. Die Potenz wird ge-
zeit aufgebaut, die Erregbar-
keit gesteigert durch Vitamin
E und vier natürliche Hei-
lpflanzen-Extrakte. testasa-e
verstärkt die Durchblutung,
regt die Hormonproduktion
an und beeinflusst das Sexual-
zentrum.

testasa-e ist besonders gut
verträglich. Keine Gewohn-
heit. Nur in Apotheken -
rezeptfrei.

Lesart: Die Prozentzahl gibt
den natürlichen Schwund-
wert an.

Talbot-Spiegel mit den bildschönen
international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Tal-
boval“ (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare“ (rech-
teckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkel-
freier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn!
Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller
Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Eberstraße 80

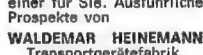


HEINEMANN

Pkw-Anhänger

für Camping - Reise und
Gewerbe.
Div. Modelle für indivi-
duelle Ansprüche (auch mit
seitlich aufklappbarer Plane)

total
verzinkt



TÜV
abgenommen

und Spiegel oder ver-
schließbarem Deckel) von
400 bis 800 kg zul. Ge-
samgewicht. Darunter auch
einer für Sie. Ausführliche
Prospekte von

WALDEMAR HEINEMANN
Transportgerätefabrik
591 KREUZTAL-KROMBACH

Lieferung durch den Fachhandel

REGALE



- in allen Größen
- für jeden Zweck
- Böden verstellbar
- preiswert

Frei Prospekt

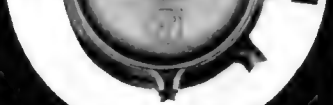
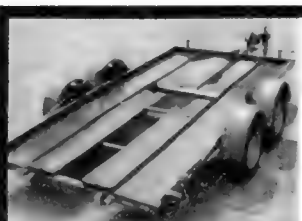
L. R. v. ZEDLITZ KG
62 Wiesbaden,
Emanuel-Geibel-Str. 18 Tel. (06121) 302952



am Teutoburger Wald

AUTOTRANSPORTER

z. B. 2000 kg DM 3219,- inkl. MwSt.
Pkw-Kastenanhänger, Bootsanhänger,
ein- und doppelachsige. Fertige Anhän-
ger sowie Anhänger-Bauteile und vor-
gefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau.
Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie
kostenloses Angebot mit allen Daten.
MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27



ABARTH-Hochleistungsauspuffanlagen
für bessere Beschleunigung. Das bedeutet Sicherheits-
reserve beim Überholen. Lange Lebensdauer, sport-
lich-elegante Chrom-Doppeldrohre. Für über 100
PKW's TÜV-zugelassen (Allg. Betriebserlaubnis).

OMT-Treibgasanlagen. Jetzt kann Ihr Fahr-
zeug auf Treibgas umgestellt werden. Hohe Lei-
stung, Einsparung, Motorschonung, umweltfreund-
lich. Wichtig: Umschaltung während Fahrt von
Benzin auf Treibgas = doppelter Aktionsradius.
Keine Motoränderung. Einbau durch Vertragswerk-
stätten, mit TÜV-Abnahme. Es lohnt sich.

NGK-Zündkerzen für höchste Leistung, mit extrem
hohem Wärmebereich dank Kupfer-Nickel-Elektrode.
Kein Verlöten, kein Überhitzen.

SPRINT-Luftfilter bringt Mehrleistung, da Luft-
widerstand reduziert. Superleicht, Filtereinsatz aus-
waschbar und immer wieder zu verwenden.

WEBER-Vergaser, elastisches Fahren, lochfreies
Beschleunigen, wirtschaftlich im Verbrauch. Für Spit-
zenleistungen. Nicht mehr aus dem Motorsport wegzu-
denken.

Prospekte kostenlos - bitte PKW-Type angeben.

NÖLDEKE

775 Konstanz, Theodor-Heuss-Str. 36, Postfach 5130

Chromfelgenreine



Neuheit aus USA!
Hochwertiges Material.
Ideal für VW 5,5 x 15"
Satzpreis (4 Stück)
inkl. MwSt.
Superbreit

12"	55,-	69,-
13"	55,-	69,-
14"	59,-	75,-
15"	65,-	79,-

Versand
per
NW

DEWE Kitz-Telle GmbH
46 Dortmund, Evingerstr. 232,
Tel. 85 13 02
DEWE Katalog 75 geg. DM 2,- in Briefm.

Auto-Schonbezüge



Lammfell-Bezüge
ab Fabrik - sehr preisgünstig.
Für 950 Automodelle in vielen
Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos
und unverbindlich die neue Muster-
kollektion mit Preisliste sowie den
Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpeizen.

Name _____
Ort _____
Straße _____ A 21

ERICH HUND
325 HAMELN
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Anno 1850
Ihre Leuchtegenstände

SCHÖNER
WOHNEN mit
schönen LEUCHTEN
Dekorative EXCLUSIV-
MODELLE
ALTAUT- u. BULE-
VARD- Leuchten
Wertvolle Reprodukt.
genz aus Glas
Mehr Licht und dekorative
Formen sind der Trend im
heutigen Wohnstil!
KUTSCHLATERNEN in
Großauswahl el. u. Kerze
ANTIKE Laternen für Haus
u. Garten
RUSTIKALE Wohnraum-
leuchten
AKTUELLE Stricklaternen
aus Glas
Anno 1860, Sonnen-
uhren, Wetterfahnen
u. mehr in
Katalog Nr. 10

Dahlhaus
3829 Einspatal-Altendorf
Postfach 3082, Tel. (0 23 35) 43 89
Hilfsmittel 10-10 B



Meine Zeit in Rhyolite

Fritz B. Busch besuchte eine Geisterstadt im Tal des Todes.

Etwa so werde ich es erzählen, wenn ich wieder daheim bin – und kein Wort ist gelogen: „Wie ich dann endlich am Bahnhof bin, Freunde, Ihr dürft es mir glauben, ich war abgehetzt, verstaubt und verschwitzt, 30 Grad im Schatten, den es aber unterwegs nirgends gab, nur Sonne und Sand und Salzwüste und Felsen zu beiden Seiten des Tales, und als ich dann endlich auf dem Bahnsteig stehe, Freunde – da ist der Zug weg! Das kann schon mal vorkommen, gewiß. Aber hier ist das anders. Auch die Schienen sind weg. Und weg sind sie alle. Der Stationsvorsteher und der Fahrkartenverkäufer, der Schuhputzer und der Wirt vom Bahnhofs-Restaurant. Nur der Bahnhof ist noch da!

Das Signal steht auf Freie Fahrt! Der Balken weist zum Himmel. Grün!

Wann...? will ich fragen. Aber – wen soll ich fragen? Es ist ohnehin sinnlos!

Denn der letzte Zug ist vor 45 Jahren abgefahren.“

★

Da steht noch der Gepäckkarren. Und draußen steht ein Lastwagen, ein steinalter Ford mit Gatter-Pritsche. Er wollte Fracht abholen. Nun steht er da. Seit 45 Jahren. Nein, niemand weiß, weshalb er da noch steht. Da steht auch mitten in der verlassenen, verfallenen Stadt ein schwarzes T-Modell im Sand, eingesunken, aber von der trockenen Hitze fabelhaft konserviert. Ich klappe die Motorhaube auf. Es ist noch alles dran an dem Ding, die Kerzen stecken in ihren Löchern. Da ist der Vergaser,

Keinerlei Vegetation, nur Salzwüste und Sand unter glühender Sonne: das Death Valley (Tal des Todes) im US-Bundesstaat Kalifornien.

der auch Sand und Mücken schluckt, ohne zu streiken. Da ist die Summer-Zündung.

Soll ich es anwerfen?

Ich spreche von Rhyolite, der Geisterstadt am Nordrand des Death Valley.

Ghost Towns sind mir, der ich das Landleben liebe, die liebsten Städte. Sie sind von den Menschen verlassen, aber sie sind nicht wirklich tot. Nie habe ich das Gefühl, daß sie tot sind.

Sie leben nicht nur, weil ein Fensterflügel im Wind klappert, oder das Schild des Barbiers, der auch Zähne zog und der vor 50 Jahren starb.

Das weiß man, wann wer starb in dieser Stadt. Man muß nur den Friedhof suchen und den Sand von den Kreuzen nehmen.

Sie leben, weil sie mir erzählen, wie es war und was geschah, was man dachte und was man tat – damals, als sie noch jung und rüstig und keine Ghost Towns waren.

Ich räume ein, daß man ihre Sprache verstehen muß. Und daß man mit ihnen allein sein sollte. Ein streunender Hund stört nicht. Auch nicht die Schlange im Sand der Straße oder die Eidechse auf dem Rest von Mauerwerk. Über der Wüste, die sich bis in die Stadt hineingefressen hat, kreisen die Geier. Und Geier sind nur häßlich und furchterregend, wenn sie nicht fliegen. Auf dünnen Ästen machen sie sich auch noch ganz gut. Aber wenn sie auf dem Boden hocken, sehen sie gräßlich aus.

Zumal dann, wenn sie dicht neben einem sitzen und darauf warten, daß man zum Aas wird. Das hat es gegeben

damals. Mitten im Tal des Todes ein Kreuz: Prospektors Grab. Er wurde ein Opfer der Naturgewalten. So steht es geschrieben. Also ist er verdurstet. Neben Verdurstenden warten die Geier.

MEALS – LODGING – BAR steht an einer verfallenen Baracke geschrieben. Vor 70 Jahren kamen sie durch den Sand geritten, oder sie schritten hinter ihrem Packtier her. Seit Tagen hatten sie keine Wasserstelle passiert. Da war MEALS – LODGING – BAR, die Baracke, in der man auf dem Bretterboden schlief, den Sattel als Kopfkissen und die Pferdedecke als Bettzeug benutzend, da war diese Baracke für sie das Hilton.

Vorne im Saloon gab es Bier, Sandwiches, Coffee und – also, Ihr dürft es mir glauben, denn ich vergleiche die Baracke mit einem vergilbten zeitgenössischen Foto – auch „Hamburger Steaks“. Das Bild stammt aus dem Jahr 1906.

Die berühmten Hamburger, an denen man sich da drüben, und ganz besonders, wenn man von Alaska herunter kommt und erst im Süden Arizonas auf Mexiko, das erste Land ohne Hamburger stößt, an denen man sich, wie gesagt, eine Depression anfressen kann. Als Europäer, versteht sich. Sonst nicht.

„Hier gibt es die besten Hamburger der Erde und aller anderen Gegenden!“ – mit solchen Sprüchen wirbt der mieseste Schuppen am Rande des Highways für dieses halbe Handvoll Hackfleisch zwischen den beiden angewärmten watteweichen Weißbrot-Happen.

Es gab sie also schon damals. Wer weiß denn heute wirklich, weshalb die Indianer die Weißen haßten?!



Death Valley

Wann immer ich im Westen Amerikas bin, suche ich mir eine Geisterstadt und lasse mir von ihr erzählen, wie es wirklich war. Den Filmen, die sie uns zeigen, darf man nicht alles glauben. Es ist unwahr, daß da ständig nur herumgeschossen wurde. Gesoffen? Na ja, ich glaube schon. Vieles spricht dafür. Zum Beispiel das Flaschenhaus in Rhyolite.

Das Flaschenhaus? Es steht noch heute, einer baute es im Jahre 1906, einer, der es wundervoll fand, daß um ihn herum so viel gesoffen wurde. Die 51 000 Bier- und Champagnerflaschen, die er hinter den Bretterwänden der Saloons fand, trug er zu einer kleinen Anhöhe vor der Stadt, von der aus man einen guten, weiten Blick über das Nichts hat und auf der man am Morgen und am Abend eine leichte Brise genießen kann (so kühl wie die Luft aus einem Heizlüfter, der mit 500 Watt auf Stufe 1 arbeitet) — genau dahin trug er sie und fügte sie unter Verwendung von Zement und Kalk zu einem hübschen Häuschen zusammen.

Nur das Bahnhofsgebäude und das Flaschenhaus stehen noch unversehrt. Das Bankgebäude von John S. Cook ist ebenso nur noch Ruine wie das Schulhaus. Und doch waren sie beide einst stolze Massivbauten, die über die Bretterbuden und Zelte hinausragten und von der Zukunft Rhyolites kündeten, die man sich gar nicht anders als golden vorstellen konnte. Rhyolites Reichtum waren die Minen. In ihnen gab es kein Gold, sondern Borax. Von überall her aus dem Tal des Todes kamen die Borax-Trecks. 18 bis 20 Maultiere zogen zwei schwere Wagen mit dem Gestein, an die noch ein Tankwagen mit Trinkwasser für Mensch und Tier gehängt war. Sie waren nämlich tagelang unterwegs. Und sie waren nicht zu schlagen.

Als man um 1900 versuchte, die Leistung der Mulis mit Hilfe eines riesigen ölbefeuerten Dampftraktors zu überflügeln, ging das Experiment auf Anhieb schief. Old Dinah, so der Spitzname des dreirädrigen Ungeheuers, versank schon auf seiner ersten Treckfahrt so intensiv im Sand, daß man sie erst 30 Jahre später abschleppen und auf dem Rastplatz der Furnace Creek Ranch zu einem Denkmal machen konnte. Da steht Old Dinah noch heute und schämt sich.

Im Flaschenhaus, hinter den Wänden aus grünem und braunem Glas, lebt Jack. Er verkauft Souvenirs. Und da ist auch Jenny, die mich mit glänzenden Augen anguckt, als wollte sie sagen:

„Hol mich hier raus, nimm mich mit!“

Aber sie sagt es nicht. Denn Jack ist groß und stark, und Jack will, daß sie bleibt. Man sieht ihm das an, wenn sie einen ansieht. Und man kauft ihm geistesgegenwärtig lieber etwas ab.

Jack hat alles. Bei ihm kann man ein Coca-Cola-Plakat aus dem Jahre 1905 haben. Aus jenen Tagen, als man seine Cola noch wie eine Medizin trank.

„Hilft gegen Kopfschmerzen und körperliche Zerschlagenheit“, verkündet das Plakat, „und ist vorzüglich geeignet zum Genuß an heißen Tagen!“

Auch Jenny trinkt etwas aus einer Cola-Flasche. Es sieht eher gelb als braun aus, und es riecht scharf. Es macht



Nur mit Maultieren, die Lastwagen und einen Trinkwassertank zogen, konnte in früheren Zeiten das Todestal durchquert werden. „Old Dinah“, ein ölbefueller Dampftraktor schaffte es nicht: Er blieb bei seiner ersten Fahrt im Jahre 1900 im Sand stecken — erst 30 Jahre später wurde er abgeschleppt. 1906 verkehrte im Death Valley schon ein Taxi, das in der heutigen Geisterstadt Rhyolite stationiert war.

glänzende Augen und ist vorzüglich geeignet, von einsamen jungen Frauen in einsamen Gegenden eingenommen zu werden. Jenny trinkt, setzt die Flasche ab und schaut mich an: Nur so ist es zu ertragen, sagt ihr Blick.

Bei Jack kann man eine verbogene Gabel kaufen, mit der um die Jahrhundertwende ein Goldsucher in seiner Bratpfanne herumgestochert hat. Man kann auch die Pfanne kaufen. Es ist alles echt. Jack hat es zusammengetragen



aus den Ruinen von Rhyolite. Und oben am Bahnhof, gleich hinter dem Haus, liegt noch ein ganzer Haufen davon, Jack kann ein Leben lang ohne Nachschubsorgen Trödel aus Rhyolites besten Tagen verhökern.

Auch Postkarten von damals sind darunter, und viele vergilbte Fotografien. Etwa das Foto vom Prospektor, der hinter seinen beiden schwer bepackten Maultieren hertrötet, Staub aufwirbelnd. Er folgt der Wagenspur eines Multi-Trecks, die sich am Horizont verliert. Um ihn ist das Tal des Todes. An seiner linken Hüfte baumelt die runde Feldflasche.

Er ist auf der Suche nach Gold, wie alle. Und er wird Borax finden, das Gold, von dem sie in Rhyolite und in Greenwater und in Ryan lebten. Und in Ash Meadows, in Tecopa und in Ashford Mill. Damals. Heute sind das alles Geisterstädte. Oder es ist gar nichts mehr von ihnen vorhanden. Wo nur Bretterbuden und Zelte standen, da findet man nichts mehr. Vielleicht ein paar Grabkreuze, Skelette von Wagenrädern und Steine, denen man ansieht, daß sie einmal zu einer Mauer gehörten. Irgendwer war in jeder Barackenstadt der größte, und der umgab sich mit richtigen Mauern. Die meisten kamen mit Brettern aus. Auch Wellblech war damals schon „in“.

Es hat 1906 im Tal des Todes sogar schon Automobile gegeben. Eines von ihnen verrichtete Taxi-Dienste und verkehrte fast fahrplanmäßig. Sie nannten es „The Desert Flyer“ – den Tal-Durchflieger.

Und schon damals suchten die Frauen ihre Hüte, Kleider und Mieder im Versandhaus-Katalog aus. Es gab auch schon Waschmaschinen. Das waren große Holzbottiche mit einem Rührwerk, das über ein mächtiges gußeisernes Rad betätigt wurde. Bei Jack gibt es noch Prospekte davon.

Ehe die Eisenbahn kam und da, wohin sie nie kam, waren die Big horse freight teams die Transportmittel für alles, angefangen vom Nagel bis hin zum Champagner. Die Frachtraten waren unglaublich hoch. Denn ein Big horse team bestand aus drei aneinandergeschlossenen Frachtwagen, die von 20 Pferden (richtige Pferde im Gegensatz zu den mule teams, den Maultier-Gespannen) gezogen wurden. Und auch das Futter und Wasser für die Pferde und der Proviant für die Kutscher und

Treiber mußte auf einem der Wagen mitgeführt werden. Auf diesem Wege kamen auch die Hüte und Kleider und die Waschmaschinen zu den Frauen, deren einziges Schaufenster der Versandhaus-Katalog war.

Das alles erzählen sie mir, die Ghost Towns.

Ich weiß genau, wie die Männer aussahen damals und die Saloons. Und Sheriffs Office und der General Store. Ich kenne die Landschaft. Sie ist die gleiche geblieben. Schimmernde Salzwüsten, rote, bizarre Felsen, staubige Wege, Wagenspuren, dürres Gestrüpp, das der Wind in Büscheln vor sich her treibt. Märchenhafte Sonnenuntergänge. Überall sind Geisterstädte, von denen damals niemand glauben wollte, daß sie keine Zukunft haben würden. Sonst hätten sie doch keine Bahnhöfe gebaut, keine Bankgebäude und keine Schulen aus Stein, zweistöckig wie in Rhyolite. Oder doch?

Solange es Menschen gibt, waren sie, glaube ich, darauf gefaßt, weiterziehen und neu beginnen zu müssen. Die auf den vergilbten Fotos sehen jedenfalls so aus.

Nur wir haben Illusionen. Umsatzrückgänge werfen uns aus der Bahn. Die Schlagzeilen unserer Zeitungen nehmen Ihr nicht mehr ernst, Freunde, wenn Ihr weit gefahren seid und viele Ghost Towns gesehen habt.

Auch in Mittel- und Südamerika sind Geisterstädte. Überall am Rande dieser Zeugen zerbrochener Hoffnungen stehen Grabkreuze.

Mauern neben toten Schienensträngen, Masten, Wassertürme in der nordchilenischen Wüste. Da, wo ein Kupfervorkommen sich erschöpfte. Was blieb, sind Wind und Sand und die Kreuze über den Gräbern.

Verfallene Siedlungen hoch in den peruanischen Anden. Überall auf dem Weg von einem Ende der Welt zum anderen. Zerbröckelte Landsitze ehemals reicher Schafzüchter auf Feuerland.

Für jeden einmal wird etwas vom Winde verweht. Das ist der Lauf der Welt.

Aus den Geisterstädten läßt sich's lernen.



„In Österreich wieder dabei“

Interview mit dem Rennfahrer Rolf Stommelen.

Von Karl Mauer

?: Herr Stommelen, wie fühlt man sich eigentlich nach einer, wenn auch unverschuldeten, Katastrophe?

Stommelen: Ich habe mich relativ gut gefühlt, obwohl man sich eigentlich nicht gut fühlen kann, wenn es Tote gegeben hat. Aber das wußte ich nach dem Unfall nicht. Ich hatte andererseits aber auch keinen Schock, wie überall geschrieben worden ist. Ich hatte nur furchtbare Schmerzen, denn die Beine lagen auf halb elf. Auf jeden Fall wußte ich nichts von den Toten.

Am nächsten Tag wurde mir die traurige Wahrheit allmählich beigebracht, ich sah dann nach und nach auch die Zeitungen; erfuhr von dem Gerücht, daß ich verhaftet werden sollte oder nicht ausreisen dürfe, was alles Blödsinn war. Das war hauptsächlich die Schuld von Niki Lauda, der in der Box herumgelaufen ist, und behauptet hat, ich müßte sofort aus Spanien hinausgeschafft werden, sonst würde ich eingelocht oder so ungefähr. Das ist dann auch von den Journalisten hier in Deutschland hinausposaunt worden. Aber dem war nicht so. Fürst Metternich, der Präsident des Automobilsport-Weltverbandes, der Gouverneur von Barcelona und andere Würdenträger waren bei mir und sagten: Du bekommst überhaupt keine Schwierigkeiten.

?: Ihr Platz im Team von Graham Hill ist noch frei. Möchten Sie denn wieder einen seiner Wagen fahren oder haben Sie jetzt kein Vertrauen mehr in dieses Auto?

Stommelen: Ich habe ja schon nach dem Unfall in Spanien gesagt, daß ich mich sofort wieder in das Auto hineinsetzen würde. Ich weiß, daß der Unfall auf einen Materialfehler zurückzuführen ist, der zwar nicht vorkommen darf, aber immerhin vorkommen kann;

genau wie Flugzeuge wegen eines technischen Defekts auch abstürzen. Graham Hill fuhr dieselbe Flügelbefestigung im Rennen vorher in Silverstone, und da war alles o.k. Ich habe vollstes Vertrauen in das Auto, das sicher und auch immer sehr gut vorbe-

Rolf Stommelen

Drei schwere Unfälle kennzeichnen die bisherige Laufbahn des Rennfahrers Rolf Stommelen: 1968 flog er mit einem Porsche beim Training zum Roßfeld-Bergrennen infolge eines technischen Defektes von der Bahn, im letzten Jahr platzte ihm bei einem Prototypenrennen im amerikanischen Watkins Glen ein Reifen, worauf sein Alfa Romeo Feuer fing, beim diesjährigen Grand Prix von Spanien riß an dem Lola, mit dem Stommelen das Rennen anführte, der Heckflügel ab. Das Auto flog über die Leitplanke und tötete fünf Besucher, der 33jährige Kölner selbst kam mit insgesamt neun Knochenbrüchen in ein spanisches Krankenhaus. Augenblicklich kuriert Stommelen, Besitzer eines Renault 5 LS und eines Mercedes 450, in der Kölner Uniklinik seine Verletzungen aus.

reitet ist. Graham Hill und sein Team warten auf mich, und ich freue mich auch, wieder zu fahren.

?: Wann ist das voraussichtlich der Fall?

Stommelen: Den Verletzungen entsprechend bin ich mit meinem Zustand zufrieden. Ich kann mich jetzt auf Krücken bewegen, mit dem Rollstuhl natürlich schon längere Zeit, aber das Laufen ist doch noch sehr schwierig. Vor allem das rechte Bein macht mir im

Augenblick noch Sorgen. Ich persönlich glaube, daß ich beim Grand Prix von Deutschland am Nürburgring noch nicht fahren kann. Aber ich denke doch, daß ich beim Grand Prix von Österreich in Zeltweg dabei bin. Das ist meine persönliche Meinung. Wahrscheinlich könnte ich schon früher wieder starten, aber ich muß ja vorher noch zur alten Kondition zurückfinden.

?: Wer bezahlt eigentlich die Heilkosten bei einem professionellen Rennfahrer?

Stommelen: Ich bin mit Risikozuschlag versichert, und da bezahlt die Krankenkasse. Gott sei Dank, sonst wäre es ein teurer Spaß geworden.

?: Ihre drei schweren Unfälle beruhten praktisch auf technischen Defekten und nicht auf menschlichem Versagen. Betrachten Sie das jetzt nicht als Fingerzeig. Würden Sie nicht sagen: Dreimal habe ich jetzt Glück gehabt, jetzt sollte es genug sein?

Stommelen: Oder umgekehrt, jetzt ist mit den Unfällen Schluß. Aller guten oder in dem Fall schlechten Dinge sind drei. Ich mag Rennen, und es gefällt mir, schnell zu fahren, ich bin begeistert davon. Der Haken ist halt, daß es gefährlich ist. Aber das nehme ich in Kauf und habe es immer in Kauf genommen. Deswegen höre ich jetzt nicht auf. Ich fühle mich noch gut genug, mir macht es immer noch Spaß, und ich denke, daß ich noch zwei oder drei Jahre fahren werde.

?: Wäre es für Sie denn eine Alternative, in der Formel 1 aufzuhören, und woanders zu fahren, in einem Tourenwagen oder in einem Prototyp?

Stommelen: Das ist jetzt schwer zu sagen, ich meine, wenn ich vielleicht in einem schlechten Team fahren würde,



Interview Stommelen

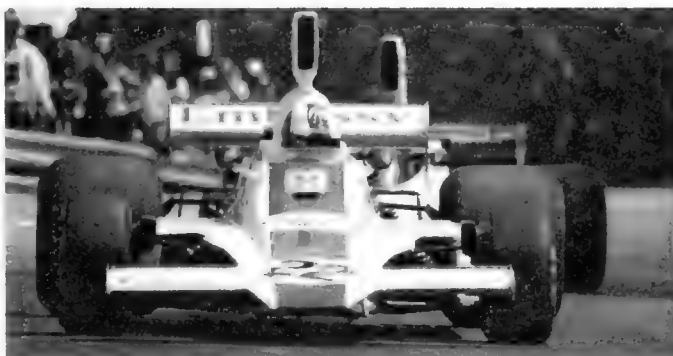
da hätte ich vielleicht keine Lust mehr an der Formel 1. Dann würde ich doch lieber bei Porsche, Ford, BMW oder in einem Privatteam fahren.

?: Würde es Sie in diesem Zusammenhang reizen, im nächsten Jahr bei Porsche den Turbo-Carrera in der Marken-WM zu fahren?

Stommelen: Ja, warum nicht. Obwohl ich es schade finde, daß in dieser Meisterschaft wahrscheinlich nicht sehr viele Autos am Start sind.

?: Müßten Sie sich eine andere Arbeit suchen, um zu leben, wenn Sie mit der Rennerei aufhören oder haben Sie sich damit eine solide Basis geschaffen?

Stommelen: Ja, ich glaube, daß ich auch ohne gut leben kann. Aber ich glaube, ich



Kurz vor dem tragischen Unfall: Stommelen führt den spanischen Grand Prix vor Pace an. Sorgen mit dem rechten Bein: Stommelen (unten) und Verlobte Marlene.



bin zu jung, wenn ich in ein paar Jahren aufhöre, um nichts mehr zu tun. Es widerstrebt auch meiner Natur, ich müßte immer was zu fummeln haben. Ich könnte mir vorstellen, daß mir z. B. ein Rennleiterposten oder eine aktive Tätigkeit als Berater zusagen würden.

?: Sie möchten also auf jeden Fall dem Rennsport verbunden bleiben?

Stommelen: Ja und auch die ganzen Erfahrungen, die ich gesammelt habe, in irgendeiner Form weitergeben. Das würde mir schon Freude machen. Allerdings könnte es mich nicht befriedigen, für gutes Geld nichts anderes zu tun, als nur meinen Namen ohne ein Mitspracherecht zur Verfügung zu stellen.

Weitere Sportberichte ab Seite 89.

an alle alfa romeo-Liebhaber.

betrifft benzin-blei-gesetz 1976.
alle alfa romeo-motoren arbeiten
mit dem neuen bleireduzierten
benzin (0,15 g/l) einwandfrei.
das haben ueberpruefungen mit
referenzkraftstoff ergeben. also
keine umbauten und keine werk-
stattaufenthalte fuer alfa romeo-
fahrer. alfa romeo deutschland.

Auto Markt

Bezugsquellen
Günstige
Gelegenheiten

Preisliste: Nr. 28,
gültig ab 1. Oktober 1974

Gewerbliche Gelegenheits-
anzeigen und Stellenangebote
1 mm Höhe bei 43 mm
Spaltenbreite DM 11,75
zuzüglich 11% MwSt.

Private Gelegenheitsanzeigen
und Stellengesuche
1 mm Höhe bei 43 mm Spalten-
breite DM 6,30 inkl. MwSt.

Chiffre, falls bestellt,
DM 5,- inkl. MwSt.
Chiffre-Zuschriften bitte
ausreichend frankiert mit
deutlicher Angabe der Chiffre-
Nummer auf dem Briefumschlag
an auto motor und sport,
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042, senden

H = Gewerbliche Anzeigen,
die nur mit Telefon-Nummer
erscheinen.

Anzeigenschluß
für die nächsten Ausgaben

Heft 17 erscheint am 16. 8.
Anzeigenschluß ist am 24. 7.
Heft 18 erscheint am 30. 8.
Anzeigenschluß ist am 6. 8.

Abarth

ABARTH SCORPIONE 1300, Bj. 70,
49 000 km, zu verkaufen, Unfallwagen.
Tel. 0 62 02/34 57. 65 782

Alfa Romeo

AUTO-NEUSER

85 Nürnberg, Röthensteig 2-4
Leistungstark in
● VERKAUF — REP. — E-TEILE ●
Wollen Sie einen ALFA ROMEO,
rufen Sie einfach an:
Telefon 09 11 / 3 69 49 / 0

Montreal, Bj. 9.72, TÜV 4.77, 46 000
km, met.-grün, Stereoanl., VB 15500.—
DM. Anfr. unter Tel. 0 82 21/76 22,
Herr Reber. 65 787

Gelegenheit! Erhalte Firmenwagen,
verkaufte Berlina 2000 mit div. Extras,
Bj. 1974, Bestzustand, 32 000 km, VB
DM 12 000.—. Evtl. Inzahlungnahme
guten Kleinwagens als Zweitwagen
möglich. Tel. 05 61/3 40 41. 65 959

Alfa Bar-Ankauf
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 89
65 476 H

2000 GTV, 6.73, rot, 32 000 km, 185.70
auf LM-Felgen, neu, Stereo + Kasset-
te, Felle, Zweitfahrzeug, TÜV 6.77,
DM 9800.—. R. Lobenberg, 7 Stgt. 1,
Böblinger Str. 34, Tel. 07 11/64 56 49.
65 553

Hardtop für Duetto-Spider DM 600.—,
Motor überh., Belege, DM 650.—, z. v.
Tel. 08 21/51 72 47 ab 17 Uhr. 65 556

PHOENIX Stahlgürtel-Reifen

2010 S-165/70 SR 13
speziell empfohlen für
ALFASUD



Bei Ihrem
Reifen-
fachhändler

Alfa 1750 Berlina, Bj. 69, TÜV 77, Mo-
tor ca. 25 000 km, 4 ATS 6 J 14 u. 5 1/2
J 14, Comodora, 4 Winterreifen auf
Felgen. Sowie ein 1750 Berlina Unfall-
wagen, Bj. 71, alles zusammen für
3200.— DM abzugeben. R. Kette, 6251
Limburg-Oberbrechen, Ostenstr. 9 bei
Heneckens. 65 557

Alfa Romeo 1750 GTV, 113 PS, 38 000
km, 1. Hand in 1a Zustand, metallic-
silber, dunkelbraune Lederpolsterung,
Radio u. Sicherheitsgurte, zum
Höchstgebot zu verk. Tel. 0 72 21/
2 55 92. 65 264

Alfa Barankauf 06 11 / 28 51 44
65 480 H

Rarität: Alfa Romeo 1600 Sprint, Mod.
54, TÜV neu, ATM, opt. gut. Tel. 0 89/
3 15 22 11. 65 262

Neuteile für 1300—2000: Kolben +
Büchsenatz ab 195.— DM, Auspuff
kpl. 195.— DM. Tel. 0 26 31/5 30 18.
65 525 H

ALFETTA 2000 Motor

gute Fahrleistung: 130 DIN-PS: voll alltagstauglich.
Im Tausch zum Serienmotor DM 3552.— inkl. MwSt.
Austausch in einem Tag möglich, bei Voranmeldung.
TÜV-zugelassen, für Benzin ab 1. 1. 76 unbedenklich.
Mehrleistung bis 150 PS auf Anfrage.

auto-könig

Alfa Romeo + Tuning + Spezial-Zubehör
8 München 81, Eggenfeldener Str. 100, Tel.
93 40 22—26, Telex 52 93 48 Aukoe und Mün-
chen 2, Augustenstr. 13-15, Tel. 59 85 45

ÄLTESTER ALFA ROMEO-HÄNDLER DEUTSCHLANDS

ALFA-Gebrauchteile zu verk.
Unfallwagen gesucht.

Norbert Schmidt, 415 Krefeld,
Ispeistraße 35, Telefon 0 21 51 / 3 59 94

ALFA ROMEO-Motoren 1300, 1600 u.
1750, überh., m. Garantie i. Tausch
zu verk. Tel. 0 60 73/95 07. 65 520 H

Alfa Gebr.-Teile-Verkauf, Unfall-Pkw
ges. Tel. 07 11/60 80 86. 65 519 H

Cabriolet GTC, Motor + Lack neu, Ra-
dio, TÜV 6.76, Sonderpreis 2400.—
DM. Tel. 0 21 01/2 11 90. 65 283 H

1300 Spider, Bj. 69, 105 000 km, TÜV
neu, neulackiert, neues Verdeck, Kot-
flügelverbreiterung, Überrollbügel,
6 x 14 LM-Felgen 195/70 HR 14,
Scheel-Sitz, VDO-Cockpit, Gurte, Ra-
dio usw. VHB 4500.— DM. Tel. 06 21/
50 74 29 bis 16 Uhr, Mo.—Fr. 65 261

Neuwertige Anhängerkupplung für
Alfa Romeo 1750 Spider Fastback zu
verkaufen. Preis nach Vereinbarung.
Tel. 07 31/26 66 58. 65 267

2000 GTV, Bj. 73, 16 000 km, dunkel-
rot, preisgünstig zu verkaufen. Tel.
02 11 / 78 74 38 ab 17.30 Uhr. 65 550

Alfa Romeo 2000 GTV, blau-metallisch,
beige Lederpolster, orig. Alfa-Alu-
felgen, getönte Scheiben, Bestzu-
stand, Bj. 1973, 33 000 km, zu verk.,
VB 10 800.— DM. Tel. 0 96 22/24 78.
65 551

Alle Alfa kauft bar

Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24,
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
65 484 H

Giulia 1.5, 1500 km, umständeh. für
12 000.— DM abzugeb., Radio, Tonb.,
Hecksch. Tel. 0 60 32/62 58 n. 17 Uhr.
65 552

ALFA ROMEO MONTREAL V8, Sport-
wagen, Bj. 11.74, nur 9000 km, orange,
wegen Auswanderung dringend von
Privat zu verkaufen. Tel. 0 61 95/29 41.
65 554

Alfetta, Bj. 74, 15 000 km, Extras, geg.
Höchstgebot zu verkaufen. Tel.
0 21 21/76 24 22 ab 17 Uhr. 65 951

Montreal, Blechschaden ringsum, Bj.
7.74, 1. Hd., 11 000 km, fahrbereiter
Zust., DM 6500.—, Tel. ab 20 Uhr
0 52 41/1 21 07. 65 548

Suche Motor, Teilmotor oder Kurbel-
welle mit Lagern, Kolben und Büch-
sen für Alfa 1750. Angebote unter
Chiffre A 15/65 437

ALFA GTV 2000, Bj. 72, 51 000 km,
TÜV 77, VB 8000.— DM. Tel. 07 21/
77 14 14. 65 549

Alfa-Motore 1300/58 000 km, 1600/15 000
km, 1750/30 000 km, zu verkaufen.
H. Offinger, Tel. 0 83 31/1 62 58, v.
Mitt.—Fr. 7.15—16 Uhr. 65 786

GELEGENHEIT: Alfetta. Bauj. 12.74,
25 000 km, v. Extras, VB 10 800.— DM,
Garagenwagen, wegen Firmenwagen
zu verkaufen. Tel. 0 64 41 / 2 17 73.
65 953

ALFA ROMEO Alfetta, volle Ga-
rantie, einschl. Extras, 1 Eintrag
i. Brief, inkl. MwSt. 11 990.— DM.
Autohaus Isert, 8651 Fassoldshof,
Tel. 0 92 29/3 80. 65 015 H

Alfa-Motoren bis 1750, gen.überh. mit
Garantie im Tausch ab 1420.— DM.
Neu- u. Gebrauchteile günstig. Tel.
0 26 24/73 18 nach 19 Uhr. 65 783

2.6 Spider, Hardtop, Bj. 68, Neulack,
Neubereif., TÜV-frei, auch techn. 1a,
Notverkauf. Näheres Tel. Köln 61 75 78.
65 784

1750 Alfa-Motor, 20 000 gel., zu ver-
kaufen. Tel. 0 65 75/42 15. 65 787

Endlich

zu haben!

WHEEL CLEANER —
der Universal-Reiniger für
alle Sonderräder. DM 6,60.
Versand per Nachnahme.



ASZ-GmbH
8 München 80, Einsteinstr. 104
Telefon 0 89 / 47 69 61
Filiale: 58 Hagen, Augustastr. 37
Tel. 0 23 31/2 11 81

Liebhäberstück: Alfa Romeo 1750 GTV,
Bj. 1970, Motor + Getriebe ca. 2000
km, TÜV 76, 6"-LM-BWA-Felgen 195/70
HR 14, Überrollbügel, Schalensitz,
Lederlenkrad, Frontspoiler, alles ein-
getragen, DM 8500.—. Wochentags ab
17.30 Uhr zu erreichen: H. Gräf, 672
Speyer, Siebertstr. 7. 65 954

Amerikanische Wagen

Vergleichen Sie!

Monza 2 + 2	DM 18.870,-
Camaro Sport Coupe	DM 16.872,-
Camaro LT Coupe	DM 18.648,-
Firebird Formula 400	DM 19.980,-
Corvette Stingray	DM 27.750,-
Mercury Monarch Ghia	DM 18.870,-
Caprice Classic Lim.	DM 22.755,-
Impala Station Wagon	DM 21.645,-
Oldsmobile Cutlass	DM 22.200,-
Cadillac Eldorado	DM 37.740,-

Direktimport Neuwagen mit reichh. Export-
Ausstattung. Inkl. TÜV, Zoll, Fracht u. MwSt.
Alle weiteren Modelle auf Anfrage.

USAutomobile

MAAK+CO - 2 Hamburg 1, Amseckstr. 39
(ADAC-Haus) - Tel. (040) 24 34 38 + 24 35 01



Einzelstück, wie es keiner der
Importeure ober- u. unterhalb die-
ser Anzeige je bieten kann. Letz-
ter originaler US TRANS-AM aus
dem berühmten PS-Jahrgang 71,
der noch käuflich zu erwerben ist,
TÜV 77, europamodifiziert, 0 km,
big Show + Race Car, keine
Wettbewerbe, Preis: Verhandlung,
nur potente Anwärt. F. Rein-
hold, 85 Nürnberg, Dennerstr. 4.

65 025

Beim größten deutschen Händler

CHEVROLET · PONTIAC
BUICK · OLDSMOBILE
CADDILLAC sof. lieferbar

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34

65 949 H

Mustang-Mach 1, Bj. 72, 36 000 km,
Autom., Servolenk., Radio, DM
11 000.—. Tel. 0 89/53 24 18. 66 030

Thunderbird 1957, Ausstellungs-
stück, rot, Originalzustand, Spei-
chenräder, Motor teilverchromt,
9fach bereift, 2 Hardtops und Soft-
top, Stereo, Liebhäberstück, ab-
solut einmalig. Auf Wunsch Fotos.
Klaus Groenke, 1000 Berlin 33,
Miquelstraße 84. 65 452

Liebhäberstück. Buick Roadmaster,
Cabrio, Bj. 53, TÜV 77, 2,5 Ltr.-Opelm.,
80 PS, elektr. Dach, Fensterh., techn.
u. opt. einwandfrei, Pr. 7000.— DM
VHB. Tel. 0 22 04/6 32 14. 65 788

Oldsmobile, Cutlass Cabrio, Bj. 66,
1a Zust., TÜV 5.77, VB 6000.— DM.
Tel. 0 47 92/14 19. 65 558

Kaufe amerik. Wagen bar!
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11 / 73 26 89
65 471 H

Cadillac Eldorado Cabriolet, Bj. 71,
DM 17 000.—; dazu gratis Unfallfahr-
zeug gleichen Typs. Tel. 0 53 22 /
34 57. 65 950

Vor jedem Autokauf: Mal seh'n was Auto-Becker hat!

RR Silver Shadow, 1973, 10000 km, blau
RR Silver Shadow, 1974, 37000 km, silber
Bentley, 1956, weiß, reparaturbedürftig 9450
Merc 600, 1969, 142500 km, met-blau, 2. Hand
Merc 450 SE, 74, 45300, gold, Lenkh, AirCond
Merc 450 SL, 73, 45000, weiß, Schd, el Fenst
Merc 350 SL, C-R, 71, 82700, weiß, Alufelgen
Merc 350 SEL, 74, 11100 km, metallisch-blau
Jaguar XJ 6 3.1i, 75, 5000, braun, AirCond
Jaguar XJ 6, 71, 71000, weiß, Lenkh, Led, Rad
Jaguar XJ 12, 1973, 43000 km, rot 17950

Ambassador, 73, 54000, blau, AirCond 9990
Chevrolet Camaro, 1975, 1000 km 16450
Cadillac Eldorado, 1974, silber 27450
Cadillac Brougham, 1974, 18000 km, beige
Chevrolet Corv 7 I, 73, 17000, weiß, alle Autom
Chev Impala, 73, 36000, weiß, alle Autom, Cbr
Ferrari Dino, 1970, rot, 60000 km 14950
Ferrari 365 GTB 4, 1974, 32100, schwarz, Radio
Ferrari 365 GTB 4, 89, 44000, rot, Spurverbreit
Ferrari 88, 1974, 3600 km, silber
Ferrari Dino 308 GT 4, Vorführr, blau 39750

Iso 360 GT, 1970, 76400 km, silber 7950
Iso Lele, 73, 3600, weiß, 5-Gang, AirCondition
Iso Lele Sport, 1974, 7500 km, gelb, 5-Gang
Porsche 911 T, 1968, 81000, weiß, Sportomatic
Renault Alpine 310 i, gelb, 1974, 17500 km
Porsche Carrera, 75, 4900, met-braun, el Fenst
Porsche Carrera RS, 1972, 20300, weiß, 5-Gang
Lamborghini Espada, 71/72, 68300, kupfer, AirC
Lamborghini Urraco, 1973, silber 23750
Maserati Ghibli, 70, 31700, met-grün, AirCond
Maserati Ghibli, 1971, 48000, weiß 14950
Maserati Mistral, 1969, met-blau 9875

Mercedes, BMW, Porsche
ständig gesucht

1000
AUTOS - neu u. gebraucht

Monteverdi High Speed, 73,
23000, grün, TV, Telefon
Monteverdi 375 S, 37000 km,
gelb, AirCondition 19650
Jensen Interceptor III, 73,
34600, met-grün
BMW 3.0 CS Alpina, 250 PS,
73, 29000, schw-rot, 5-Gang

und 30 Ford - 20 Audi NSU - 20 BMW - 80 Alfa
50 Volvo - 100 Mercedes - 380 Opel - 70 Renault
150 Fiat - 35 VW - 50 BLMC
100 US und viele andere



AUTO-BECKER DÜSSELDORF
Sulzbachstr. 150
Tel.: 0211/343034

65 945 H

Amerikanische Wagen

AMERICAN AUTO IMPORT

Camaro Sport Coupé 75 NEU 12 500,-
Firebird Formula 400 75 NEU 14 100,-
Chevrolet Impala 75 NEU 14 600,-
Weitere Modelle auf Anfrage.
Taxi frei für Deutschland
4050 Mönchengladbach 1
Hindenburgstr. 168, Tel. 0 21 61 / 1 53 57

Monza 2+2, „Wagen des Jahres 1975“,
4,3 L., 8 Zyl., Automatik, Servolock,
etc., Extras, silb-gr.-metallisch, traum-
schöner Direktimport, nur DM 18 700,-
inkl., sof. lieferbar, Tel. 0 30/2 13 14 69,
65 789

Wir zahlen Bargeld für amerikanische
Gebrauchtwagen. ALLSTATE MOTORS,
Wiesbaden, Tel. 0 61 21 / 30 00 01

Amphicar

Amphicar zu kaufen gesucht. R. Koch,
6101 Nd.-Ramstadt, Wasserweg 7, Tel.
0 61 51/14 77 94. 65 754 H

Seltenheit. 66er Schwimmwagen, 1a
Zustand, Neulack, 12 000 km, VB DM
4800,-. Knöchel, Tel. 0 30/8 51 90 17/
8 11 30 17. 65 559

Aston Martin

Aston Martin V8

Import u. Service. Merz u. Pabst Auto-
billa, 7 Stuttgart, Alexanderstr. 46, Tel.
07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

DB 4 aus 1. Hd., 80 000 km, fahrber., +
Unfallf. für Ersatzteile verk. Möller,
4514 Ostercappeln, Postf. 1150. 65 560

Audi NSU

SEBRING - Sport - Auspuffanlage - der Langzeit-Auspuff -

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit,
vernickelte Innenrohre, Garantie
1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye-
und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort
lieferbar für AUDI 80/80 GL.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

NSU-Rennmotor, 1300 ccm, 120 PS,
1100 km, mit Vergaser, Auspuffanlage,
div. Übersetzg., Hktsch. Gelenke,
Ölkühleranlage usw. Verk. auch Ein-
zelteile. Tel. 0 83 85/1 68 od. 7 68 nach
18 Uhr. 65 564

Ro 80, Totalsch. ab Bj. 72 gesucht.
Tel. 0 52 21/45 67 + 0 57 31/2 12 58.
65 563

TT-Mot., 0 km. Tel. 0 23 54/24 61.
65 565

Verkaufe 4 Ronal-LM-Felgen 5,5" x
12" m. Reifen. Preis 170,- DM. R.
Rudert, 7520 Bruchsal, Fichtenweg 8.
65 790

Suche NSU TT-Motor, 65-75 PS. Zu-
schr. unt. Chiffre A 15/66 044

4 Verg.-Anlage für TT/TTS, best. aus
2 Solex 40 PHH (neuwertig), 1 Krüm-
mer (lang), 1 Synchronsteifer für Verg.,
VB 300,- DM. Tel. 0 21 95/72 42.
65 955

100 GL, 7.72, viele Extras, zu verk.
Tel. 0 44 21/3 36 08. 65 791

1200 TT, 70, TÜV 7.76, tiefer-breiter,
Doppelverg., Lederlenkr. usw., einge-
tragen, 2500,- DM. E. Rothenhöfer,
6927 Bad Rappensau, Heinsheimer
Str. 85. 65 271

NSU 1200 TT, Bj. 72, TÜV 76, TTS-
Nocke, Webersvergaser, div. Extras.
Tel. 0 93 38/2 13. 65 272

NSU TTS, ca. 95 PS, 2x Deutscher
Meister im Amateurlenksport (DAM), mit
viel Zubehör und Hänger zu verkauf-
en, Preis VHB. Tel. 0 61 98/71 35 od.
0 61 98/78 07. 65 542

Wir vermitteln zwischen: Verträge-

Händlern aus EWG-Ländern und
Endverbrauchern Kfz folgender-
maßen: AUDI 50 LS, DM 8085,-,
AUDI 50 GL, DM 8599,-, BMW
1502, DM 10 418,-, VW Scirocco
TS, DM 11 596,-, VW Passat TS,
DM 10 741,-, VW Golf, DM 7747,-,
VW Golf LS, DM 8966,-. Endpreis
inkl. Einfuhrumsatzsteuer zu-
züglich. DM 365,- für Fracht, TÜV +
Kfz-Brief. Alle Fahrzeuge fabri-
neu mit Garantiekarte. M. Lichten-
berg-Importvermittlung, 415 Kre-
feld, Tel. 0 21 51/5 24 25 ab 17 Uhr.
65 453 H

Audi 80 L, alle Extras, Radio, Casset-
te, 175 x 13, etc., Bj. 8.73, 48 000 km,
gegen Mercedes 200, 200 D, evtl.
Wert. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 436

Ro 80, Bj. 70, ATM, DM 2500,-, Led.,
TÜV. Tel. 0 51 25/5 81. 65 952

Audi 100 Cp., Bj. 72, 59 000 km, viele
Extras, VB 7500,- DM. Wissmann,
7257 Ditzingen 4, Ludwigsburger Str.
18, Tel. 0 71 56/62 78. 65 792

Austin

SEBRING - Sport - Auspuffanlage

- der Langzeit-Auspuff -

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit,
vernickelte Innenrohre, Garantie
1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye-
und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort
lieferbar für AUSTIN Mini MK I, MK II.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Präzisions-Tuningteile: Zylinder-
köpfe, NW etc. zu günstigen Preisen;
Liste anfordern: Ziegler, 65 Mainz,
A. d. Fuchslöcher 2, Tel. 0 61 31 /
9 02 29. 65 793



Einmaliges schwarzes Fahrvergnü-
gen! MK III, Bj. 64, m. eingetr. Son-
derausstattungen, optimaler techni-
scher u. optischer Zustand, gegen
Gebot zu verkaufen. Tel. 0 52 44 /
26 77, ab 1. 8. 07 61 / 5 05 71. 66 023

British Car Centre Austin-Gebrauchtwagen zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. 02 71/5 43 03.

Liebhaver! A. H. 3000 MK III aus
Erstbesitz, Bj. 64, grün, opt. u. techn.
Bestzustand, TÜV 8.76, DM 9800,-
VB. Tel. 0 21 03 / 24 60. 65 958

Froch, Bj. 60, Extras, Zust. wie neu,
Preis VHB. Tel. 07 61 / 5 21 52. 65 289

Austin Healey Frochauge, 1a Zu-
stand, TÜV 77, gegen Höchstgebot zu
verkaufen. Tel. 0 42 40 / 5 19. 65 288

Austin Healey Sprite MK I (Frosch-
auge), Bj. 63, TÜV 5.76, guter Zu-
stand, VB 1500,- DM. Tel. 0 71 44 /
80 68. 65 546

Innocenti Cooper 1300, 1 Jahr alt,
22 000 km, rot/schw., f. ca. 3000,-
DM Zubehör, unfallfrei, VB 7500,-
DM. Tel. 0 68 41 / 6 25 55, tägl. 15 bis
19 Uhr. 65 561

Suche 6 J Felge evtl. u. 165 Berei-
tung für Mini. Tel. 0 23 84 / 28 65.
65 562

Minipreise für gebr. Teile. Tel. Düs-
seldorf 62 70 45 oder 0 21 05 / 44 96.
65 509 H

3 Liter Healey-Gebrauchtwagen z. verk.
Tel. 0 29 43 / 25 86. 65 496 H

Mini-Kombi gut erhalten, preis-
günstig zu kaufen gesucht. An-
gebote unter Chiffre A 15/65 932

Innocenti Cooper 1300, 17 000 km, Bj.
74, 90 PS, alles TÜV eingetr., geeig-
net für Slalom. Tel. 0 52 51 / 2 98 11.
66 026

Innocenti Cooper 1300, EZ 12.74, rot/
schw., 10 000 km, NP 9200,- DM, für
7500,- DM VB zu verk. Tel. 02 71 /
4 17 59. 65 794

Cooper S, 73 PS, Bj. 70, TÜV Sept.
76, Bestzustand, Kotflügelverbr., L-M
Cosmic 5 x 10 mit 165/70 x 10, Leder-
lenkrad, Radio, Drehzahlmesser, Si-
cherheitsgurt., Feuerlöcher, Renn-
auspuff usw., alles TÜV, VB 3600,-
DM. G. Seitz, 6389 Nidderau 2, Pe-
stalozzistr. 1a. 65 795

Froch, TÜV 5.77, div. Neut., Hard-
top, VB 2800,- DM. Tel. 05 11 /
83 42 43. 65 957

Angebot: Verschiedene sehr gepfl.
Austin Healeys, 3000 MK I, II, III +
Jaguar XK 140 od. 150. T. Vlissingen
0 11 84/1 38 91, od. Nyman, Hellebar-
dierstraat 8 A NL-Vlissingen. 66 052 H

Autobianchi

Autobianchi A 112, Bj. 71, TÜV 5.77,
mit Motorschaden, an Bastier für DM
1000,- zu verk. (Festpreis). Uwe
Poetting, 552 Bitburg-Mötsch, Wald-
str. 15. 65 956

Bitte fassen Sie den Text für Ihre
Anzeige in Blockbuchstaben oder
deutlich lesbaren Schrift ab. Sie
ersparen sich und auch uns unnö-
tigen Ärger und Fehlerquellen;
denn für Fehler, die auf unleser-
liche Manuskripte zurückzuführen
sind, können wir leider nicht haften.

A 112 Abarth, Bj. 74, TÜV 8.76, 14 000
km, H4, Heckscheibenwischer, Radio,
h.HSCH., und vielen Extras, Gara-
genfahrzeug, absoluter Bestzustand,
VB 7500,- DM. Tel. 0 92 61 / 25 04 ab
18 Uhr. 65 796

Aztec



Für Liebhaber! Az-
tec, bildsch. Kunst-
st.-Karosserie, Bj.
70, TÜV 77, S & S-
Mot. ca. 20 000 km,
0-100 km 8,6 Sec.,
Bestzustand mit vie-
len Extras. Tel. 0 61 51 / 4 33 06 od.
0 61 50 / 63 77. 66 029

BLMC

Morris 1300, Bj. 70, TÜV 76, Garagen-
fahrzeug, Bestzustand, 2400,- DM.
Tel. 0 22 34 / 5 96 86 nur samst. 65 632

Mini 1275 GT, Bj. 72, 37 000 km, techn.
u. opt. 1a, neu bereift, Alu-Felg.,
Radio, div. Extras, umständehalber f.
7400,- od. Höchstgeb. z. verk. Tel.
07 31 / 5 30 93 ab 18 Uhr. 65 797

BMW

ALBERT-Nockenwellen, 310 Grad für
alle BMW, z. B. 160 PS/DIN im
2002 ti, DM 310,-, Wörgl/Oberösterreich,
Telefon 00 43 / 53 32 - 24 83

BMW 3.0 Si, Bj. 73, 55 000 km, Best-
zustand, SSD, LM-Felgen, Stereo,
Servol., unfallfrei, wagen Todesfall
zu verkaufen. VB 13 500,- DM. Tel.
0 21 51/79 06 66. 65 583

PEMAS



Sonnenblendschutz „Filtravex“

mit vielen Vorteilen:

- Geräusches im Gebrauch, keine Ver-
letzungsgefahr! ■ In 15 Minuten ohne
Beschädigung der Karosserie montiert!
- Schützt Sie und Ihre Mitfahrer vor
unerwünschten Sonnenstrahlen. ■ Emp-
fohlen von in- und ausländischen Auto-
mobilclubs. Bitte kostenlos Typenliste
und Prospekte anfordern.

PEMAS PRODUCTIONS GMBH
D-8021 NEURIED-MÜNCHEN
EICHENSTR. 9a
TEL. 089 / 755 2266
TELEX 05-212055

BMW 3.0 S, 8 Mon., 20 000 km, SSB,
taiga-metallisch, Zubeh. Tel. 0 23 84 /
24 27. 65 803

BMW Bertone-Coupé, 3200 CS, Bj. 64,
TUV Nov. 76, 150 000 km, steingrau,
Int. engl. Sattellieder, gepfl. Zustand,
unfallfrei, aus 1. Hand, umständehal-
ber abzugeben. Anruf 19-20 Uhr. Tel.
0 89/8 11 53 01. 65 584

BMW 2002 Cabrio, Mod. 72, Automa-
tic, met.-blau, 9fach bereift, original
58 000 km, erstkl. Zustand, DM 8900,-,
Tel. 0 72 43/1 38 38, ab 18 Uhr 0 72 31/
4 34 50. 65 575 H

BMW 2002, 11.70, TÜV 11.76, orange,
gut bereift, 4 Halogen u. H4, Dreh-
zahlmesser, Spiegelantenne, punktl-
iche gewartet, nur Langstrecken, gu-
ter Zustand, Garagenwagen, gegen
Gebot zu verkaufen. Möbel Hingott
KG, 6251 Limburg/Offheim. 65 960

●● BMW Bar-Ankauf ●●
Bertach-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69
65 472 H

Verkaufe BMW 2000 touring, Bauj. 71,
getunt, Radkastenausschnitte vergrö-
ßert, Überrollbügel, Sportlenkrad 320
mm, umgeb. Bremsanlage, Felgen
8 x 13, BBS Alpina, Reifengröße vorn
195/70 HR 13, hint. 35/70 HR 13 4.90/
1200 13 Veith-Pirelli Supersport, alles
TÜV-eingetragen, VB 9000,- DM. Tel.
0 72 61/7 68. 65 961

Verk. f. BMW 02, neuw. KH Achse 5.86
mit 75% Sperre. Tel. 0 55 31/51 37 nach
19 Uhr. 65 802

KLEBER-REIFEN

V 10 S — SR	V 10 GTS — HR
155 SR 12 57,55	165/70 HR 13 79,90
155 SR 13 59,20	175/70 HR 13 91,50
165 SR 13 66,55	195/70 HR 13 113,70
175 SR 14 82,40	185/70 HR 14 109,60
185 HR 14 113,25	195/70 HR 14 130,50
155 SR 15 64,55	205/70 HR 14 145,10
165 SR 15 71,30	185/70 HR 15 113,20

einschließlich 11% MwSt. Wegen anderer Größen sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen. Versand erfolgt per NN. BF-Reifenhandel, 6090 Offenbach 1, Postfach 1008 A, Telefon 06 11 / 81 38 38

BMW 520 a, Farbe: Weiß, 8.74, 40 000 km, viele Extras, für DM 13 000.— wegen Kauf eines CSL abzugeben. Tel. zu erreichen bis 18 Uhr unt. der Nr. 0 26 41 / 2 60 95, ab 18 Uhr priv. unter der Nr. 0 26 42 / 4 24 08. 65 810

Liebhafersfahrzeug, BMW 2.8 CS auf 3.0 CSL Flügelcoupé mit 210 PS umgebaut, Alpina-Fahrwerk, Märrer-Überrollbügel, u. vieles mehr, alles eingetragen, TÜV 4.77, aus geschäftlichen Gründen zu verkaufen, VB DM 10 000.—; ein Alpina Rallye-Motor mit Trockensumpf, 324 PS, 120 Ltr.-Tank, 15" Slicks auf BBS, 15" Allwetter ohne Felgen, 1 leicht defekter Alpina 3 Ltr.-Kopf, einige scharfe Nockenwellen, 1 ZF 5-Ganggetriebe auch Einzelverkauf, Preis VHS. Tel. 0 22 53/89 28 bis 18.30 Uhr, 0 22 53/83 46 ab 19 Uhr. 65 799

BMW-Telle: Auspuffanlagen kompl. von vorne bis hinten ab 71er 2002, 1602 u. ti-Typen, DM 120.—. Tel. 06 11 / 30 31 47. 65 801

Endlich lieferbar!



Der neutrale U.S.-Schriftzug für Ihren BMW! DM 2970 incl. MwSt., Lieferung per Nachnahme. B. Werner-Babrowski, 44 Münster, Post. 8851

BMW V8—2,6, Kofferd. def., DM 1750.—. Tel. 08 21/3 67 01, Gollwitzer. 65 804

BMW turbo 2002, 10.73, 50 000 km, weiß, 170 PS, Inzahlungnahme, Porsche oder Mercedes. Tel. 0 25 83/77 91. 65 805

Suche BMW 1600 GT, auch mit Motorsch. Horst Bernreuther, Melken-dorf, Wiesenweg 56. 65 985

Liebhafersfahrzeug BMW V8, wie neu, traumhaft schön, dunkelblau, Garagenwagen, mit Radio, Schiebedach, Knüppelschaltung, TÜV 3.76, Festpr. DM 7500.—, Finanzierung mögl. Koch, 7081 Easingen bei Aalen/Württemb., Schulstr. 25, Tel. 0 73 65 / 2 18. 66 018 H

100% Barzahlung für neuwertige Unfallfahrzeuge Tageshöchstpreise car-shop-gmbh, bonn 44 03 03 65 017 H

1a GÜRTELREIFEN FÜR BMW

195/70HR14 FULDA	DM 119,-
KLEBER GTS	DM 130,-
UNIROYAL	DM 149,-
DUNLOP SUPERSPORT	DM 149,-

195/70VR14 DUNLOP SUPERSPORT DM 175,-
Versand per Nachnahme - frachtfrei ab 4 Stck.
Reifen-Häffken, 5951 Neu-Listernohl
Telefon 0 27 22/74 02 o. 75 42

BMW 2002 II, Bj. 11.71, Farbe Inka, Verbundschalb. rundum. Fahrg. 85 000 km, Alpina-Motor, 150 PS, 25 000 km, Alpina-Lenkrad, 185/70 HR ganz neu, 5-Gang, Recaro-Sitz, Stereoanlage m. Cassettenrec., autom. Gurte, Abarth-Anlage, unfallfrei, alles TÜV, VB DM 8400.— (NP 21 000.— DM). M. Berkowski, 8441 Parkstetten, Obere Ringstr. 12. 66 016

Halb verschenk. Super-Auto, bildschön, BMW 3.0 CSI Coupé, mit allem Zubehör. Tel. 02 02/42 62 42. 65 573 H

Su. 3.0/3.3 Unf. Tel. 0 91 31/6 53 06. 65 750 H

Motoren 2.0 ab 140 PS ab 1700.— DM i. T. 3.0 Si, neu 3300.— DM i. T. + St. Tel. 0 91 31/6 53 06. 65 752 H

3.0 CSA/73, blau-met., § 2 J., Rad., Colorgl., Klimaanlage, 58 000 km, 1. Hd., 21 500.— DM + MwSt. Tel. 0 91 31/ 6 53 06. 65 751 H

SEBRING-Sport-Auspuffanlage — der Langzeit-Auspuff —

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für BMW 1600 bis 2002.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

BMW-MOTOREN 1,6—3.0, überholt, m. Gar. z. B. 25/800=1700.— DM i. T., a. Teilmotoren. Tel. 0 91 31/6 53 06. 65 753 H

Turbo-May-Anl. für 2002, kompl. 2500 km gel. Tel. 0 40/6 43 74 82. 65 570

BMW sucht dringend gegen Bar Tel. 07 11 / 23 29 08. H

Verk. 4 Minilite 5 1/2 J 13, DM 450.— u. BMW Isetta g. Gebot. Mellich, 4421 Lette, od. Tel. 02 51/3 99 23 17. 65 576

Suche für BMW 2002 II, Bj. 6.72, Motor, Fünfganggetriebe, wenig km, mit Preisangabe. Tel. Mont.-Freit. 0 26 36/ 29 71, sonst. 0 61 55/75 77, Schettgen. 65 579

BMW 1600, blau-met., 125 PS, neu TÜV, neu bereit auf 7". Tel. 0 78 71 / 14 10. 65 582

BMW-Unfallwagen Barankauf. Telefon 0 26 71/77 82. 65 521 H

2002 II, Mot. 42 000, 1200.— DM, Weber D.-Vergaser 300.— DM, Zyl.-Kopf m. 300.— Wo. Mot. 1600, 500.— DM. Tel. 0 22 02/3 15 92. 65 279

BMW 2002 TURBO, Besitzer-Adressen zwecks Dokumentation gesucht. Manfred Schött, 2 Norderstedt, Postfach 1513. 65 280

700 Sportcoupé, bißchen vergammelt, Motor Topzustand. Tel. 0 23 30/30 85. 65 275

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

BMW 3.0 CSL, Leichtbau-Coupé, Bj. 5.72, 230 PS, Inka, DM 17 900.—, Inzahlungnahme möglich. Tel. 0 23 07/ 7 50 47 od. 1 08 07, 02 31/81 13 19. 65 275

BMW 2002, 100 PS, 2. Maschine, 71 000 km, Schiebedach, Sicherheitsgurte und Radio zu verk. Tel. 0 72 21/ 2 56 20. 65 265

Verkaufe 4 Slicks auf 7 J x 13 ATS = 700.— DM; Getriebe 02 (45 000 km) = 300.— DM; kompl. Innenausstattung (blau) = 250.— DM; Tourenzähler = 50.— DM; Solex-Doppelvergaser (40er) = 250.— DM; Lederlenkrad 35 cm = 50.— DM. Tel. 0 24 51/4 36 73 ab 17.30 Uhr. 65 276

BMW-BERTONE-CABRIOLET, Sonderanfertigung, Leichtmetallkarosserie, Bj. 62, met.-silber, V8, 160 PS, zum Höchstangebot nicht unt. DM 20 000.— zu verkaufen. Tel. 07 21 / 81 12 85, Lenz. 65 809

Suche 2002, 72/73. Tel. 0 89/19 65 85. 65 964

BMW Barankauf 06 11 / 28 51 44 65 481 H

Verkaufe wegen Aufgabe des Motorsports folgende Teile: 1 BMW-Hinterachse mit Sperre 4.75:1 1.4.11.1, 1 Satz Solex-Doppelvergaser 48 PCDDI m. Schwingungsdämpfer und Ansaugtrichter, 1 Nockenwelle 328° m. bearbeiteten Kipphebeln, 4 Goodyear Naßprofil 85% 4.80/10.20 x 13 auf BBS-3teiligen 9.5 + 7.5 Felgen, 2 Goodyear Trockenslicks 10.0/20.0 x 13 auf 10" BBS-Felgen, 2 Goodyear Trockenslicks 9.2/20.0 x 13 auf 8" BBS-Felgen, 1 Rennsitz mit Konsole. Tel. 0 61 26/26 03. 65 933 H

2002-Koepchen-Motor, 150 PS, 24 000 km, generalüberholt, DM 1950.—. Tel. 0 27 61 / 24 42. 65 283

supersprint-Sportauspuffanlagen TYP - geprüft mit ABE

Ein Vorfahren beim TÜV entfällt!

BRUTTO-Preise ./, Rabatt + MwSt.	BRUTTO-Preise ./, Rabatt + MwSt.
AUDI 80 + L, 55 PS-Motor	DM 210,—
AUTOBIANCHI A 112 + E-2. Serie	DM 244,—
BMW 1600-ti-1602-1802-2002-	
2002 ti-2002 ti	DM 330,—
BMW 2000 TOURING-80-100-130	
(alle Typen)	DM 330,—
FIAT 127 (mit einem Endrohr)	DM 139,—
FIAT 128	DM 280,—
FIAT 128 Sport Coupé-1100-1300	DM 255,—
FIAT 124 Special	DM 275,—
FIAT 125 Special 2. Serie	DM 275,—
OPEL Manta, Ascona	DM 269,—
PORSCHE VW 914-1700	DM 359,—
(mit einem Endrohr)	
PORSCHE VW 914-2000	DM 359,—
(mit einem Endrohr)	
SIMCA 1301-1501	DM 229,—
VW-Käfer-1300-1500-1302-1303/3	
mit Heizung	DM 239,—
VW-Käfer-1300-1500-1302-1303/3	
ohne Heizung, Typ RACING	DM 379,—

jeweils komplette Anlagen mit verchromtem Doppel-Endrohr.

Bitte fordern Sie ausf. Unterlagen, f. Händler m. interessant. Wiederverkaufs-Rabatten, an.

PEMAS

PRODUCTIONS GMBH
D-8021 NEURIED-MÜNCHEN
EICHENSTR. 9a

TEL. 089 / 755 2266 TELEX 05-212055

BMW-Motor 3.0 S, 38 000 km, komplett 2200.— DM, Getriebe 550.— DM, Differential 400.— DM. Tel. 0 63 24/ 47 09. 65 282

BMW 520, Bj. 74, Alpina-Fahrwerk, Alpina-Motor 155 PS, Falz präpariert, 6000 km, Verbundglas, viele Extras, alles TÜV-eingetragen, VHB. Tel. 93/ 48 09 70. 65 281

BMW 1602, Bj. 69, TÜV 4.77, 70 000 km, 185er auf 6 J, Kotflügelverbr., viele Neuteile, VB 5000.— DM. H. J. Schulz, 3433 Neu-Eichenberg/Bhf., Tulpenweg 1. 65 277

100% Kaufe jeden BMW bar ab Bj. 68. Tel. 07 11 / 56 13 24. 65 490 H

Wir suchen ab Baujahr 1972 1602 — 2002, 520, 3.0 CS + CSI + 1502 Auto-Graner, 79 Ulm, 07 31 / 6 86 38

BMW 2.8, 3.1 Ltr., Schnitzer-Lim., 230 PS, 230 km/h, 10 000 km, VB 12 000.— DM. Tel. 02 03/40 11 23. 65 567

BMW 2800 CS-Coupé, Bj. 71, für DM 12 800.— zu verk. Tel. 0 54 73/13 32. 65 569

BMW 2002 von WA gesucht. W. Weiss, 8670 Hof, Steinweg 8. 65 571

bavaria
Schriftzüge für BMW-Liehaber.
Ausführung in Chrom u. Mattschwarz.
Gütersloh Tel. 0 52 41/3 55 90
ab 18 Uhr 0 52 47/45 83 H

3.0 CSI, 74, 19 000 km, blau-met., Artzw., VB 34 800.— DM. Tel. 0 52 41/ 6 73 50. 65 806

BMW 3.0 Si, Bj. 9.74, anthrazitgrau-met., Lederausstatt., elektr. Schiebed., elektr. Spiegel, LM-Felgen usw. Neupr. 37 000.— DM, VHB 25 000.— DM. Tel. 0 28 03/5 06 nach 18 Uhr. 65 574

Achtung Sportfahrer! Verk. BMW 1600 v. GS generalüberholten Motor, 150 PS, 45er Weber, neu Lack, tiefergelegt, Spurverbr., Schalensitz, Überrollb., Speedpilot, H-Gurte, alles TÜV bis Mai 1976. Tel. 0 98 42/3 49 n. 17 Uhr. 65 578

Arzt verkauft BMW 2002 II, Bj. 73, 39 500 km, TÜV 77, Ronalfelgen, Bilsteinfahrwerk, 75% Sperre, Scheelsitz, Überrollbügel, radio Blaupunkt, Zusatzscheinwerfer u. div. Extras, alles TÜV-eingetragen, VB 14 500.— DM. Tel. 0 63 41/8 18 32 ab 17.30 Uhr. 65 581

Alle BMW kauft bar
Westend-Automobile, Stgt., T. 06 11/29 13 24.
Füllale: Pforzheim, 072 31 / 4 09 01. 65 485 H

Verkaufe BMW 2800 CS, Bj. 70, Farbe: Grün-met., AT-Motor ca. 25 000 km, Fahrzeug in sehr gutem Zustand, TÜV Herbst 76, elektr. Fensterheber, heizb. Heckscheibe, Radio-Stereo-Cassetten usw. Preis 7500.— DM. Firma Lothar Förster, Metallbearbeitung, 889 Aichach, Tel. 0 82 51/38 31-28 89. 65 580

ALPINA-RÄDER

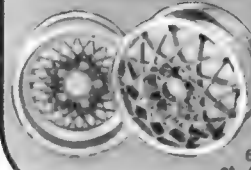


Stahlscheibenrad 5 1/2 J x 13" für BMW 02 DM 64,40
Leichtmetallrad 5 1/2 J x 13" für BMW 02 DM 226,40
Leichtmetallrad 7 J x 14" für alle 6-Zylinder-BMW DM 277,50
TÜV-abgen., Preise inkl. MwSt.
Dreiteilige Wettbewerbsräder in 13-, 14-, 15- und 16"-Ausführung, Breite je nach Einsatzzweck bis 16". Preis auf Anfrage.

ALPINA Burkard Bovensiepen KG, 8938 Buchloe, Alpenstr. 35-37, Tel. 08241/957

BMW 1602, taiga, Bj. 73, 35 500 km, SSD, Color u. v. Extras, VB 9000.— DM. D. Vahldiek, 3307 Königslother, Wedekindweg 1. 65 274

BBS BEGRIFF für beispielhafte FORM MONTAGE SICHERHEIT + VERARBEITUNG



WIR
- Ihr Spezialist für 3tlg. Rennfelgen -
liefern Ihnen auch einteilige, TÜV-zugelassene BBS-Räder
für alle gängigen Fahrzeugtypen
kissel automobiltechnik
61 Darmstadt, V. Leuschner Str. 36 T. 061 51-22317
st. Auftragsdienst d. autom. Anrufbeantworter

Tüv-geprüfte BWA ABE Leichtmetallfelgen

Typ Sportray 5 1/2 J x 13 für BMW 02-Typen · Ford Capri · Escort · Opel Kadett · Olympia · GT
Komplett DM 146,- Lieferung über den Fachhandel



3457 Bodenwerder, Postfach 1240



Typ Sportray

BMW

BMW V8 Super, 3,2 l, 140 PS, TÜV 6.77, weiß, Bestzustand. Tel. 0 73 84 / 71 15. 65 808

Bonito

Bonito, TÜV 77, Recaro, Abarth, silber/met., 6500,- DM. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 922

Borgward

ORIG.-ERSATZTEILE

Lloyd Motoren Werke,

28 Bremen, Postfach 1253,

Tel. 04 21 / 5 16 11, Telex 02 44 798
Suche Borgward-Allrad-Diesel, 90 bis 110 PS, mit u. ohne Aufbau, Ges.-Km 40-60 000. Angeb. unt. Chiffre A 15/65 435

Borgward Isabella TS de Luxe Coupé, letztes Mod. 64, crls-metallisch, alle Teile original, selten schönes Einzelstück, wenig Km, gegen Höchstangebot. Tel. 00 33 87 / 88 45 85 nur sonntags. 65 284

Liebhaftefahrzeu! Borgward 6 M 2.3 II TS, Bj. 1961, 40 000 km, technisch u. optisch in einwandfreiem Zustand, für DM 5500,- zu verkaufen. Gerhard Braun, 7277 Wildberg, Tel. 0 70 54 / 52 95.

Borgward Isabella Coupé TS, Bj. 61, 75 PS, ATM 48 000 km, TÜV 8.77, opt. u. techn. einwandfrei, Lackierung neu, Chromfelgen, div. Ersatzteile. D. Leyk, 565 Solingen, Schwertstr. 18, Tel. 2 42 89. 65 811

Borgward Isabella TS Coupé, 75 PS, Bj. 1959, TÜV 3.77, sehr gut erhalten, Preis VHS, Standort Moers/Ndrhn., Tel. 0 28 41 / 2 82 38. 65 966

Suche original Auspufftopf f. Goliath/Hansa 1100, 55 PS. H. G. Schmidt, 62 Wiesbaden, Binger Str. 84a, Tel. 0 61 21 / 56 31 15. 65 285

Isabella TS de Luxe, Bj. 57, TÜV 6.77, rot, 1a, seit 57 scheckheftgepflegt (Belege), Radio m. autom. Senderwahl, autom. Sicherheitsgurte, Nakenst., SD, Gürtelreifen (neu), VB 2750,- DM. H. J. Sommer, 59 Siegen, Achenbacher Str. 17. 65 286

Borgward Isabella Coupé, 2 Jahre TÜV, neue vorder. Kotfl., neue Auspuffanl., n. Außenlackierung, zu verkaufen Pr. 5000,- DM. Erika Peter, 7274 Haiterbach/Oberschw., Waldachstr. 17, Tel. 0 74 56 / 5 79 abends 19 Uhr. 65 586

P 100, 5.77, rep.bed., geg. Gebot, Rodewald, 5411 Urbar, Mühlenberg 45. 65 585

Buggy

APAL-BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER - AUTOMOBILE
605 Offenbach · Wilh.-Leuschnerstr. 38
Tel. 0611/854824
4 Modelle, Fertigt Fahrzeuge
TUV abgen.
Bausatz und Zubehör
Prosp. 2.- in Briefmarken



Für Kenner, Apal C, Bj. 75, schwarz-met., 44 PS, H4-Licht, 3-P.-Gurte, Heizung, Innen Teppich + Kunstleder, Schräglenerhinterachse, vorn Scheibenbremsen, h. 235-15/60, v. 165-15/70. Tel. 0 71 64/34 60 ab 17 Uhr. 65 814

Super Karmann Buggy, Original-Porsche-Werksmotor (60 PS), 5000 km, Farbe: metallisch-pink, innen mit schwarzem Velours ausgelegt und vielen Extras wie: Porsche-Bremsen, Recaro-Sitze, Lederlenker, Drehzahlmesser, komplett TÜV-abgenommen, Bereifung: vorne Dunlop 185x15 Sp.-Sport, hinten General Scrambler DR 70 x 15, ein außergewöhnlicher Buggy, Neupreis DM 20 000,-, DM 12 500,- Pkw in Zahlung. Tel. 07 31 / 6 85 38/6 57 88. 65 96

Apal-Bausätze kompl. mit Fahrge- stell ab 3300,- DM, auch Fertig- modelle, neu, ab 5950,- DM lie- ferbar. Buggy Center W.D.Meyer, 5275 Bergneustadt 1, Breslauer Straße 18, Tel. 0 22 61 / 4 15 58 ab 18 Uhr. 65 450 H

IPM Dune Buggy, Erstz. Aug. 73, Re- caro-Schalens., Bereif. vorn 185/70, hinten 225/70-15, erst 2800 km gel., Preis VB. Tel. 0 55 28/4 37. 65 289

BUGGY-L - BUGGY-C - JET - CORSA
FERTIGFAHRZEUGE - BAUSATZ - ZUBEHÖR
100 JAHRE F. WIRTH
7071 LEINZELL
APAL-BUGGY-SHOP
7071 LEINZELL - TEL. 0 71 75/62 63
IHR SPEZIALIST MIT ERFAHRUNG
Fahrprospekt + TÜV-Berichte DM 4,- (Scheck od. bar)

Suche Buggy. Wenn mögl. Finanz. Zuschr. unter Chiffre A 15/65 734

Verkaufe VW Iler Buggy, 3900,- DM. Tel. 0 23 58 / 2 60. 65 778

Dessert GT Buggy, einmalig in Deutschland, Bj. 73, 36 000 km, neuer Motor mit 2000 km, Garagenfahrzeug, Schalensitze, Porschebremsen, Stereo, Bereifung 8 Zoll, 5 1/2 Zoll, Bestzu- stand, für 9200,- DM zu verkaufen. Dieter Schempp, 747 Albstadt 3, Mühl- str. 11, Tel. 0 74 32 / 2 14 55. 65 589

Verkaufe VW-Iller-Buggy, 3900,- DM. Tel. 0 23 58 / 2 60. 65 778

R 4 Jagdwagen, Bj. Dez. 69, 12 000 km, Festpreis 3500,- DM. Tel. 0 61 96 / 2 51 96. 65 291

Gelegenheit! Maplex-Buggy, Bj. 75, 44 PS, aus Familiengründen dringend abzugeben. Tel. 02 01/66 16 21, Mo.- Fr. ab 17 Uhr. 65 290

Buggys gesucht (Maplex, Apal-Jet, Ruska), H. Mentzel, 5 Köln 80, Berli- ner Str. 984. 65 591

Suche Buggy, nur mit Finanzierung, DM 500,- Anz., ca. 30,- DM monatl. U. Veit, 7 Stgt. 40, Mönchsbergstr. 130. 65 592

Buggy GF, VB 4000,- DM. Tel. 0 60 48 / 2 86. 65 590

BUGGY-CENTER

Buggy-Buch mit allen gäng. Modellen
nur gegen DM 5.- Schutzgebühr

BIEBER KG. - 56 Wuppertal 2
Veilchenstr. 27, Tel. 02121 550280/590373

1 Apal-Jet-Buggy, 1600 ccm, 50 PS, mit neuestem Schräglenerhinterachse, Schalensitze, Fernscheinwerfer, Öl- kühler, Bj. 3.75, zu verkaufen, Preis: Verhandlungssache. Tel. 0 60 33 / 6 08 88. 65 587

Karmann GF, Bj. 8.74, zu verk., VB DM 7600,-. Tel. 0 54 22/20 30. 65 813

Maplex, Bj. 73, TÜV 2 J., neuer 50 PS-Motor mit Empi-Auspuff, Radio, Ton- band, Schalensitze, 225 HR 15 u. n. v. Extras, 6500,- DM. Telefon 02 31 / 85 00 61, App. 351 nach 16 Uhr 65 963

Apal-Buggy-Jet, Bj. 72, 1500 ccm, 44 PS, Schal.-Sitze, Lederlenker, Sebe- ring Sport-Ausp., Bereif. 165 SR 15 - F 60-15, TÜV 77, VB 5800,- DM. Tel. 0 79 32/81 33 bis 17 Uhr. 65 812

Chevrolet

Camaro SS Cabrio, TÜV 77, 325 PS, Bestzust., DAT 14 400,-, f. 11 500,- DM zu verk. Tel. 0 61 57 / 45 52. 65 817

Camaro SS Turbo Jet 396 oder 454 gesucht, auch m. Motor- od. Getriebschaden. Tel. 0 52 22 / 8 36 06 ab 21 Uhr. 65 595

Chevrolet Corvette Targa, 7.4 l, Bauj. 3.73, gelb, Autom., Colorverglasung, Stereo-Radio, Alufelgen, superbreite Reifen, elektr. Fensterheber + div. Extras, Preis 22 000,- DM, oder Mer- cedes-Tausch. Tel. 0 30 / 7 45 73 74. 65 967

Achtung Liebhaber, Chevrolet Corvet- te, Bj. 58, sehr guter Zustand, 2 Dä- cher (Stoffdach neu), TÜV Aug. 1976, Automatik, VB DM 8000,-. Tel. 09 11 / 66 21 71. 65 293

Corvette-Targa, Bj. 71, TÜV 77, Ein- zelradaufh., Motor generalüberh., Neulack (schwarz), Stereo, Topzust., Erstbes., Preis gegen Gebot. Tel. 02 21/13 33 53. 65 292

Chev. Pontiac Firebird 400, Bj. 74, mit Sonderausst. + Radio, günstig zu verk., Preis VB. Tel. 08 21/51 37 25. 65 294

Stingray-Telle. Tel. 0 60 31/1 31 01. 65 507 H

Stingray-, GM- und FoMoCo-Telle auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 65 526

Corvette Stingray, Bj. 2. 1975, 11 000 ml., Stereo-Radio, Klimaanlage, Auto- matic, Lenkradverstellung, Alu-Sport- felgen, preisgünstig. Tel. 0 71 31 / 8 10 81. 65 540 H

Chrysler

Hillman 69, Motor 875 ccm, 51 PS, 33 000 km, Getr. 5000 km, TÜV 5.76, Kupplung defekt zum Ausschl. oder Rep., 600,- DM. Tel. 0 71 54 / 39 70. 65 295

Citroen

Autowrack von SM, Citroen Mase- ratl-Injection, Bj. 73, nach Gebot zu verk.. Tel. 0 72 21 / 78 25 od. 2 31 59. 65 296

Suche Unfall-GS Break oder kompl. Heckteil. Tel. 0 29 31 / 64 47. 65 599

Citroen SM, Bj. 72, 1. Hd., Bestzust., Komplettrep. inkl. MwSt. DM 17 500,- F. Westhoff KG, 35 Kassel, Holländi- schenstr. 96. Tel. 05 61 / 8 40 52. 65 598

Citroen-Barankauf 07-11/732669 65 478 H

11 CV, Bj. 54, ATM, 1a-Zust., neu bereift, TÜV 5.77, VB 4850,- DM. Dr. Theobald, 88 Ansbach, Strüther- berg 7 H. Tel. 09 81 / 8 45 55 ab 18 Uhr. 65 597

D-Super 5, Bj. 6/74, 26 000 km, Ra- dio/Cass., Anhängerkuppl. blau/met., DM 12 000,-. Tel. 06 81/77 78 70. 65 596

Citroen SM, Klimaanlage, Color-Glas, 81 000 km, ATM bei 60 000 km f. DM 10 000,-, eingeb. elektr. Fensterh., Servol., Radio, Metallic, Kopfst., Gurte, DM 17 500,-. AHG Ludwig- burg, Tel. 0 71 41 / 4 20 81. 65 935 H

DS 21 Pallas Inj., 120 PS, Bj. 2.70, TÜV 4.77, 82 000 km, scheckheftge- pflegt, Radio, Leder schwarz, VB DM 5200,-. Tel. 0 51 31 / 89 13. 65 968

Datsun

Datsun 160 J, Bj. 1974, 8000 km-Std., zu verkaufen. Tel. 0 24 51 / 24 30. 65 989 H

Datsun 160 B Coupé, 20 000 km, rot, schw. Dach, Radio, VB DM 8500,-. Tel. 0 55 86 / 2 96. 65 600

160 B Coupé, Bj. 74, 88 PS, 15 000 km, 190 km/h, rot, NP 12 000,-, VB 9000,-. Tel. 0 62 04 / 7 21 90. 65 601

De Tomaso

de Tomaso-Vertretung
Unfallinstandsetz., Ersatzteillager
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

De Tomaso „Mangusta“, Bj. 1971, 21 000 km, Motor 0 km, TÜV neu, Bestzustand, DM 26 000,-, Tel. 0 71 57 / 6 12 85 u. 6 11 53. 65 461 H

Tausche De Tomaso Mangusta, Bj. 73, 15 000 km, gegen Mercedes ab 280 SE, Wertausgleich. Tel. 07 11 / 61 12 28. 65 757 H

Pantera GTS, EZ 15. 11. 74, 9000 km, Neuzustd., Aircond., Stereoanl., Kot- flügelverbr., alle anderen Extras, blauschwarz-met., wegen Führer- scheinentzug, Preis VB, zu verk. Tel. 0 62 61 / 73 92. 65 819

de tomaso knitter automobile
essen 0201/230606
DE TOMASO

De Tomaso, Mangusta, Bj. 1971, un- fallfrei, km 24 000, VB 15 000,-. Tel. 0 81 31 / 1 23 48 ab 17 Uhr. 65 298

De Tomaso GTS, Bj. 74, 14 000 km, z. DAT Schätzpr. 27 500,- + MwSt. zu verk. Tel. 07 61 / 13 12 39. 65 297

Pantera 75, Vorführwagen, 6000,- DM, u. Neupr. H. Pohlandt, 799, Friedrichshafen, Pacellistr. 25, Tel. 0 75 41 / 6 11 27 od. 2 21 47. 65 822

DKW

Suche Werkstatthandbuch für F 12. K. Meyrahn, 64 Fulda, Wallweg 55. 65 602

Ferrari

365 BB, 365 GT 4 2-2
und Dino 308 beim
Importeur sofort lieferbar
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34
65 947 H

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
7 Stuttgart 61, Am Borsigwall 39b, 42 15 80

Dino 308 GT, Vorführwagen
mit Zubehör, silber-metall,
ohne Kfz-Brief-Eintrag
DM 48 000,-

Achtung, verkaufte Ferrari 330 GT m. Frontschaden, Ferrari 250 GT, Bj. ca. 1960 kpl., nicht fahrbereit, eine kompl. Front Ferrari 250 GTE m. V.- u. H.-Achse u. Türen. T. 0 89/29 23 94 u. 1 50 50 39. 66 019 H

Suche Ferraris bis Bj. 67 in jd. Zustd. M. Lampe, Box 5207, Orchard Lake, MI 48 033, USA. 66 042

Dino, 2.4, 25 000 km, 2 Jahre gelaufen, maronmetallisch, 23 000,- DM. Tel. 06 81 / 4 43 64 ab 19 Uhr. 65 300

Ferrari-Dino 246 GT, silber, Radio-Stereo-Tonb., Bj. 72/73, best. Zust., DM 22 000,-. Tel. nach 18 Uhr 0 26 22 / 48 90. 65 603

Dino 246 Targa, 18 000 km, gelb, Bj. 73, 1. Hd., DM 29 500,-; Daytona 365 GTB 4, 40 000 km, rot, Bj. 72, 1. Hd., DM 39 000,-, bd. Wagen in exklusivem Zustd. Ferrari Schätzle, 757 Baden-Baden, Hermannstr. 9-11. Tel. 0 72 21 / 6 33 55. 65 449 H

246 GTS (Targa) 74, 13 000 km, 1. Hd., gelb, DM 29 900,-. Tel. 0 52 25 / 37 11 od. 7 21. 65 299

Suche Ferrari-Unfallwagen, Ge- brauchteillager. T. 0 21 51/3 59 94. 65 527 H

Ferrari 365 GT 2+2, Bj. 1969, Klima- anlage, Radio, TÜV 1977, 1 Satz Spei- cherräder mit Reifen, fabrikneu zu- sätzlich, DM 24 900,-. Eintausch eines kleineren Wagens mögl. T. 53 21 66. Auto-Schäfer GmbH, 5 Köln 30, Teich- str. 10-14. 65 759 H

365 GT/69, Klimaanlage, Speicher- räder, unfallfrei, 39 000 km, TÜV 77, Bestzustand, DM 19 500,-. Tel. 02 11 / 78 97 19. 65 937 H

Ferrari 365 GTB 4, EZ 4.73, gelb, 36 000 km, von Privat für DM 37 000.— abzugeben. Tel. 02 21 / 5 90 36 33 und 79 62 33. 65 970

Ferrari 365 GTB 4 Daytona, rot, Bj. 73, 22 000 km, gegen Gebot. Tel. 04 21 / 32 41 16. 65 823

Fiat

SEBRING-Sport-Auspuffanlage

— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FIAT 128, 128 rally, 128 Coupé, 125, 125 Spezial.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25
Fiat 128, 4türig, Spez. 1100, 55 PS, hellgrau-met., m. Kopfst., werksgeliefert, 14 000 km, für 7500.— abzugeben. Bernhard Singler, 7631 Schweglhäuser, in der Steig 5. T. 0 78 26/3 70. 65 826

124 Spider 1800, 4.73, 26 000 km, z. verk. für DM 8500.—. T. 0 70 22/4 13 60. 65 825

Verk. 4 Alu-Felgen 4 1/2 x 13 von 128 rally, 200.— DM, 128 rally-Motor und Getr., 35 000 gel., zusammen 500.— DM, auch einzeln, sowie Innenausstattung, Sitze u. Armaturen f. 200.— DM. E. Sterzenbach, 5275 Bergneustadt 1, Wiedeneststr. 64. 65 301

Fiat 1600 Liebhafahrzeug, m. 18 000 km + 1 Jahr TÜV und mit Stahlrad sowie Radio usw., für 3800.— DM abzugeben. Tel. 0 77 71 / 31 64 ab 6 Uhr abends anrufen. 65 302

Hardtops für Fiat Spider 850, einfach oder 3teilig. Für Fiat Spider 124, 3teilig. KÜBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46/2 93

Suche Fiat 124 Spider, ab Bj. 73, mit 3tlg. Hardtop od. gut erh. Porsche Targa. Fiat 132, Bj. 75, muß in Zahlung genommen werden. R. Dohle, 595 Olpe, Friedrichstr. 37. 65 303

Für 128 Coupé, Unterschutz u. Bügel mit Zertifikat zu verk. T. 0 89/84 82 97. 65 304

Überrollbügel (ONS) CAN-AM-Gurte, Motor 40 000 km, m. Abarth-Auspuff u. Ölwanne, 5 Ltr., für 850 \$ zu verkaufen, zusammen DM 400.—. Tel. 02 34 / 55 38 00 ab 18 Uhr. 65 305

Fiat 128 SL Coupé, Bj. 73, 75 PS, 26 000 km, VB 5800, TÜV 77, Radio, LM-Felgen, E. Winnen, 5481 Altenahr, im Wallgarten. 65 306

4 Ronal H 2 6" x 13, à DM 80.—, 1 Lederlenkr. m. N. DM 40.—. Tel. 0 51 21 / 8 33 55 ab 19 Uhr. 65 307

Verkaufe Fiat X 1/9, Bauj. 75, 3 Mon. alt, 9000 km, LM-Felgen, Stereo-Cassettenrecorder, NP über 14 000 DM, VB 11 000.— DM. H. Schneider, 6590 Idar-Oberstein 2, Pletzenstr. 41. Tel. 0 67 81 / 4 23 83. 65 604

124 Sp. Coupé, 110 PS, s. gepfl., Garagenw. 5000.— DM. Tel. 0 22 21 / 33 07 02. 65 605

Fiat 130, 5-Gang, Bj. 1974, mit Blaupunkt Bamberg, Preis VB. H. Kettler, 42 Oberhausen 11, Waldteichstr. 95. 65 606

Dino 2.4 I, Spider, rot, Bj. 71, TÜV 7.77, 57 000 km, Barpreis 12 950.—. T. 02 21 / 49 19 79. 65 608

Suche Fiat 124 Spider 1600, möglichst 110 PS, 4 Verg. auch Unfallwagen. Tel. 0 53 22 / 45 38. 65 610

Hardtop o. Stoffdach f. Dino Spider ges. K. Schneider, 87 Wzbg., Herrnstraße 3. 65 607

130 Coupé, 8.73, blau-met., ca. 40 000 km, TÜV 1977, aut. Gurte, Nebell. v. u. hi., el. Antenne, unfallfrei, aus 1. Hand, Neupreis heute ca. 41 000.—, abzugeben für DM 26 000.— (inkl. MwSt.). Tel. 0 61 96 / 2 84 91. 65 609

Spardose 770, TÜV 6.77, 19 000 km, z. Listenpr. zu verk. T. 0 25 21 / 55 73. 65 828

Fiat 130 B Coupé Pininfarina, Bj. 7.37, 1. Hand, blau-metallisch, rostbraune Velourspolst., Automatic, Radio/Tonband, Stereo, Colorvergl., elektr. Fensterheb., techn. u. opt. hervorragend, Zweitfahrzeug, 50 000 km, VB 15 000.— inkl. Steuer. Tel. 09 11 / 55 64 48 und 55 79 94. 65 972

Thyristor-Zündung DISSY über 30 000 Volt
Kein Verlören der Kerzen — sicheres Starten auch im tiefsten Winter. Macht die Zündung wartungsfrei und das Auto spritzig und rasant — weniger Benzinverbrauch besonders im Stadtverkehr — Vorteile der DISSY-Zündung sind Ihr Geld wert. **DISSY B 5 DM 148.—, DISSY B 5** speziell für Citroen GS, **DISSY U 100 DM 184.—, DISSY U 100-2** für Ro 80 (4 Kerzen) **DISSY B 5 Z** mit Zündübertrager DM 248.—, Prospekte bitte anfordern!
AUTOELEKTRONIK H. DANNER & Co., 2 Hamburg 54, Platanenallee 11

Fiat-Dino-Unfallwagen gesucht, Ersatzteil-Verkauf. Tel. 02 11 / 71 25 17. 65 974

Suche für Fiat-Dino, Bj. 68, einen gut erhaltenen. Motor. T. 0 61 81/1 25 82. 65 820

Fiat X 1/9-Notverkauf, NP 13 800.—, 9 Wochen jung, EZ April 75, für nur DM 11 300.— abzugeben. — DM 2500.— u. NP. T. 0 22 97 / 2 08 05. 65 976

Ford

Suche 4 gebrauchte Minilite-Felgen für Ford Escort, R. Weisheit, 5144 Wegberg, Klinkumer Str. 15. 65 611

Ford Capri, 2.3 Ltr., GT mit Torbo May, 188 PS, Radio, Halogenlampen, Feuerlöscher, Nebelschlussleuchten, VB 3000.— DM. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 434

Suche, 4 235 Felgen für Ford Capri mit Bescheinigung für 1000.— DM, Rantzenhahn, F. Zager, 7513 Stutensee/Staffort, Brühlstr. 2. 65 309

Ford Mustang II, Bj. 5.74, 19 000 km, 2.8 Ltr., 110 PS, alle Extras, NP DM 22 000.—, für DM 14 500.— VB. Tel. 0 21 22/81 36 67. 65 310

Capri 2.6 I RS, schwarzgold, fabrikneuer Mot., 235/60 auf 9 Zoll BBS, Kotflügelverbr., Front- u. Heckspoiler, Überrollbügel, alles TÜV-abgenommen, Preis VS. Tel. 0 52 22/8 39 35 ab 18 Uhr. 65 311

3 Weber-Doppelverg., kompl. a. 6 Zyl. + Z.-Köpfe v. Motor 2810 ccm, (Eichberg) Nockenw. 300°+316° u.v.m. Sperrdill., Opel 1100—1200, neu mit Übers. Kauert, 581 Witten-Annen, Eckardtstr. 56. 65 318

Ford Bar-Ankauf
Bartach-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69 65 473 H

Escort RS 2000 Gruppe 1, Bj. 5.74, weiß, 11 000 km, Hockenheim 1. 24. 6, Renngetr., T-Kit 1, Nockenw., 3.77 m. Sp. u. Korb, 4.1 m. Sp. Slicks a. Aluf., VB 13 500.— DM. Tel. 05 11/85 18 75. 65 320

Mustang Fastback, 105 PS, 3.2 I, TÜV 77, met.-grün, Bestzustand, viele Extras, VB DM 4800.—. Tel. 07 31/3 12 86. 66 031

Escort RS, Bj. 9.73, 39 000 km, Tel. 0 25 73/2 95. 65 827

Taurus GT, Bj. 10.70, 49 000 km, TÜV bis 1.77, 185 x 13, Nebelscheinwerfer, Anhängerkupplung, 1a Zustand, wie neu, gepflegter Garagenwagen, aus 1. Hand, DM 5500.—. Tel. 0 77 62/95 37. 65 829

SEBRING-Sport-Auspuffanlage

— der Langzeit-Auspuff —

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FORD Capri 1600 GT+XL.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Ford Capri RS 2.6, Bj. 11.72, AT-Motor 20 000 km, m. v. Extras, preisgünstig zu verkaufen. BMW-GREWE, 47 Hamm, Tel. 0 23 81/4 49 71. 65 448

GESUCHT: Unfall/Totalsch. Escort u. Capri I u. II, Frontsp., breit m. Luftschl., Kotfl.-Verbr. eckig, Ausf. 75, mit TÜV. Verkauft Ersatz, 20 m P. 5. M. Jakob, 5974 Herscheid, Königsberger Str. 9. Tel. 0 23 57/27 54. 65 543

Ford-Torino-Squire-Station, 5000 km, neuwertig, läuft auf Benzin und Gas. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 539 H

Capri RS, Rennlook, Kotfl.verbr., Reifen 235/60 VR 13, 150 PS, Bj. 72, 65 000 km, VB 11 000.— DM. Tel. 08 11/63 32 03. 65 612

Ford Cougar, Cabriolet, Luxusausf., Bj. 69/70, 5.7 Ltr., 60 000 km, TÜV 2 Jahre, blau-metallisch, weißes Lederdach, weiße Lederpolsterung, Automatic, VB 6500.— DM. Tel. 09 41 / 7 12 17 ab 19 Uhr. 65 613

Mustang-Teile. Tel. 0 61 93/8 44 09. 65 524 H

Alle Ford kauft bar

Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24. Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01. 65 488 H

Mustang-Teile zu verk. Unfall-Wagen ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 65 508 H

CAPRI 3.0 GT, 10.73, 38 000 km, RS-Fahwerk, -Lenkrad, 4 Halogen, 7" LM-Felgen mit 195/70 HR 13 und weiteres Zubehör, DM 9800.—. Tel. 0 61 84 / 5 09 28/48. 65 308

Suche OSI-Unf. m. 12-V-Anl., verk. OSI-Teile. Tel. 0 98 71/93 74 ab 17 Uhr. 65 312

Suche für Escort ein englisches 5-Gang-Getriebe, auch defekt. Tel. 0 30/3 94 59 60. 65 313

FORD OSI, Bestzustand, umständehalber zu verkaufen, 6800.— DM. Tel. 02 21/23 24 71. 65 314

PIRELLI
235/60 VR 13 CN 36 STAHL DM 195.—
Versand per Nachnahme - frachtfrei ab 4 Stck.
Reifen-Höffken, 5951 Neu-Listernohl
Telefon 0 27 22/74 62 o. 75 42

Verkaufe: Escort RS 2000, Bj. 74, 20 000 km, gel., Preis Verh.-Sache. Tel. 0 51 51/1 35 66. 65 317

Capri RS, 2.6 I, 150 PS, Kotflügelverbreiterung, 9 x 13 BBS-Felgen, 235/60 VR 13, Spoiler, Schubstreben, innenbelüftete Bremsen, Überrollbügel: alles TÜV-eingetragen. Stereo-Cassettenradio, Diamantlack, sagenhaft gepflegt. T. 0 70 25/27 25. 65 319

Capri 2.6 RS, EZ 3.73, 49 000 km, makellos, 1. Hand, weiß/blau-Rallye, alle Extras, VB 9500.— DM. Tel. 0 70 71 / 3 39 78 nach 20 Uhr. 65 321

Gelegenheit f. Caprio-Liebhhaber. Ford Mustang 1.351, Caprio-Automatik, Erstzulassg. 4.74. 39 000 km, 1. Hand, unfallfrei, elektr. Fensterheber, automat. Verdeck, Radio, Stereo-Kassettenrekorder, neuwertig, DM 13 900.— inkl. MwSt. Auto-Hartmann, 898 Oberstdorf, Tel. 0 83 22/30 14. 65 451 H

1 neues englisches 5-Gang-Getriebe passend für alle Escorts ohne große Umbauarbeiten für 1500.— DM zu verkaufen. Tel. 0 60 33/6 08 88. 65 588

Einmalige Gelegenheit: Ford Thunderbird Coupé, Bj. 12.72, 30 000 km, Leder ausstattung, elektr. Sitz- und Fensterheber, elektr. SSD, Klimaanlage, Stereo-Radio etc., in hervorragendem Pflegezustand, auß. preisg. zu verkaufen. KIFFE, Gebrauchtwagen-Supermarkt, 44 Münster/Westf., Siemensstr. 1. Tel. 02 51/6 07 70. 65 938 H

Escort RS, Bj. 12.73, 30 000 km, Überrollbügel, 4x Halogen, Britax, ATS 6 x 13 mit 185/70 V 10 GTS, VB 8000.—. Tel. 0 60 81/31 57 nach 17 Uhr. 65 973

Ford Capri RS 2.6, Bj. 8.73, Zustand wie neu, 32 000 km, mit viel Zubehör, für 11 500.— DM VB. Tel. 0 61 23/7 11 32. 65 975

Geländewagen

VW-Kübelwagen 181, oliv, Bj. 71, 30 000 km, erstklassiger Zustand, TÜV 7.76, für DM 4800.— zu verkaufen. H. Zierof, 875 Aschaffenburg, Schönbeweg, Tel. 0 60 21/4 18 09, 8-17 Uhr. 65 614

Unimog S 404, Koffer, Sonderzul., umständeh. günstig abzg. Günther, 5062 H-thal V, Büchel. 65 616

DKW Munga Jeep-Gebrauchteile, DKW Munga Jeeps mit TÜV 2 Jahre, Verkauf + Reparaturen. Suche überholungsbedürftige Jeeps. Gansen, 5358 Bad Münsterleif, Wertherstr. 2. 65 541 H

Unimog-Sanka, zugel. als Pkw, TÜV 8.76, 40 000 km, m. v. Zubehör, Camping-Ausbau, VB 8000.—, evtl. Tausch VW-Bus. Tel. 06 51/7 56 03. 65 978

Unimog 404 S-Wohnmobil, zu verk. Näheres Tel. 0 81 71/6 03 21. 65 615
Unimog S 404 Safari, Allrad, Koffer, Bestzustand, TÜV neu, DM 4300.— VB. Tel. 0 21 03/24 60. 65 977

Glas

ORIG. - ERSATZTEILE

Lloyd Motoren Werke, 28 Bremen, Postfach 1253, Tel. 04 21 / 5 16 11, Telex 02 44 798

BMW-Glas V8-3000 Motor, 1a Zustand, VB 1500.— DM. Tel. 0 54 75/3 73 ab 18 Uhr. 65 617

Glas 1304 TS, topfit, ATM 1000 km, 100 PS, 5-Gang, zu verkaufen, Maintal 2, Tel. 0 61 94/6 56 20 ab 18 Uhr. 65 618

1300 GT, Bj. 5.68, neuer TÜV, AT-Motor 35 000 km, neue Kupplung, Recaro, 8fach bereift, Carello, guter Zustand, Preis VB DM 3400.—. Tel. 08 21 / 66 48 70 ab 18 Uhr. 65 830

An- und Verkauf

von neuen und gebrauchten Allrad-Fahrzeugen

SEPP HEIMERL

Landmaschinen + Kraftfahrzeuge

76 Offenburg, Angelgasse 8
Postfach 1569, Tel. 07 81 / 7 60 88 u. 89

Go-Kart

TAIFUN-KOMET, Rennkart, 5-Kanal, VB 1650.— DM. Tel. 0 61 96/8 19 20. 65 324

Suche reparaturbedürftigen Go-Kart. Tel. 0 76 27/15 75. 65 619

Verkaufe wegen Aufgabe des Motorsports mein 100er Kart mit allem Zubehör. Heint. Dölp, 6123 Bad König, Kimbacher Str. 211. 65 979

Spitzenkart, Taifun-Komet, nur wenige Rennen gelaufen, mit viel Zubehör, zu verkaufen, VHS. Angebote an Klaus May, 68 Mannheim 24, Wörthstr. 1a. 65 323

Honda

HONDA 3hannover
AUTO wunstorfer str. 97
telefon 4588265

Honda S 800 Coupé, Bj. 68, 58 000 km, TÜV 4.77, mit Extras, blau-metallisch, zu verk., VB 2900.— DM. Tel. 0 25 61 / 59 49. 65 325

Indra

Indra Cabrio, 2.8 Ltr., E, 5-Gg., 24 000 km, erstklassiger Zustand für 17 500.— DM z. verk. Tel. 0 73 44/3 70. 65 831

Iso

Iso Grifo Targa, Bj. 70, TÜV 77, 54 000 km, zu verk., 11 500.— DM VB, Priv. Tel. 02 01/79 58 02. 65 326

Gesucht, gegen bar, Iso Grifo, ab Bj. 70, 5.4—7 Ltr., nur Bestzust., kein Autom. Detail-Angeb. m. Preisvorst. unter Chiffre A 15/66 051

STILAUTO
TUV-Freigabe für ALFASUD ALFASUD TI, VW Golf, Scirocco, Passat, AUDI 80, BMW
das Leichtmetallrad mit dem aufregenden Styling
DR. HÜHN - Sport - Styling
7110 Ingelfingen, Postf., T. 0 78 48/21 02

Reifen der 0.70er Serie

Uniroyal Kleber GTS	
165/70-13	70.- TL 68.- TL
175/70-13	79.- TL 76.- TL
185/70-13	81.- TL 84.- TL
185/70-13	87.- HR 92.- TL
195/70-13	96.- TL 90.- TL
195/70-14	126.- TL 104.- TL
205/70-14	117.- TL
175/70-15	93.- TL
185/70-15	94.- TL
Goodyear m. w. Schr.	185/70 VR 13 90.-
Dunlop Super Sport	195/70 HR 14 135.-
Dunlop Super Sport	195/70 VR 14 157.-
Dunlop Super Sport	205/70 VR 14 165.-
Preis einschl. 11% MwSt. Verz. per NN	
Reifenberger, 657 Kln. 06752/2958 u. 2300	

Iso

ISO-LUSSO, Bj. 66, 5,4 Ltr., 300 PS, Fahrzeug hat kleine techn. Mängel. Jedoch fahrbar, VB 5900.- DM, Finanz. + Eintauch möglich, nehme a. Bargeld! T. 0 26 31/5 22 29. 65 454 H

ISO Grifo, Alr-Cond., Bj. 71, 2 Jahre TÜV, guter Zust., VB DM 14 000.-, Eint. mögl. T. 02 41 / 50 36 87. 65 832

ISO Rivolta Lela, 5,7 Ltr., 225 PS, Bj. 72, 45 000 km, kupfermetallisch, Bestzustand, VB 18 000.- DM + MwSt. Tel. 02 41/2 14 41. 65 833

Jaguar

JAGUAR XJ Limousine und Coupé lieferbar.

vom größten deutschen Händler.

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34

65 948 H

Jaguar E-Coupé, blau, Automatic, T. Hand, Bj. 1974, 12 000 km, mit 7"-BBS-Felgen extra, Preis Verhandlung, Tel. 04 21/32 41 16. 65 824

E-Coupé, Bj. 62, Rechtslenk., 1. Hand, kein Rost, TÜV 12.76, guter Zust., DM 6000.-, Tel. 0 62 06/7 12 70 v. 20-21 Uhr. 65 834

E V12 Cabrio, Bj. 72, TÜV 77, v. Extras, v. Priv., 14 400.- DM, Tel. 0 40/2 29 58 04. 65 837

E-Type Cabrio, Bj. 70, Werkst.-gepflegt, DM 10 000.-, Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 923

Suche Jaguar E, Tel. 0 61 57/45 52. 65 818

Direkt ab Fabrik

Heiku

Schonbezüge und wachy

Sitzpelze

daher so preiswert

Über 1000 Modelle

Maßgeschneidert für jeden Wagentyp

Da stimmt jedes Detail. HEIKU-Schonbezüge aus bestem Material verarbeitet, sitzen fest und faltenfrei wie die Originalpolster, sind leicht zu reinigen, licht-, luft-, wasch- und farbestabil. Farbe und Design passen hundertprozentig zu Ihrem Wagen.

Kostenlos per Post erhalten Sie unseren neuen Spezialkatalog mit Original-Stoffmustern u. Preisen. Ansehen kostet nichts.

Name _____

() _____

Ort _____

Strasse _____

Wagentyp u. Baujahr angeben.

Spezialfabrik für Autoschonbezüge
HEIKU 4936 Dörntrop 2 Abt. M 8
Telefon 0 52 63 / 20 26

Jaguar MK II 3,4 Automatic, rechts gesteuert, Bj. 68, in England erst 40 000 Meilen gefahren, in wirklich sehr gutem Zustand, dunkelblau, Innenausstattung rot, großes Schiebendach, nur für Liebhaber interessant, Festpreis 85 000.- DM, Tel. 0 61 51/6 17 64. 65 980

Jaguar Pirana, hergestellt bei Bertone, 1967, Auto und manual Gearbox, elektr. Fenster, automatische Heizung und Kühlung usw. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 733

Jaguar Bar-Ankauf
Bartach-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69
65 470 H

Sammler verk. Jaguar MK II 2,4, Bj. 69 neuw., d.-blau, Mot. neu, DM 16 500.-
Jaguar E 4,2, Cabr., met.-grün, in 4jäh. Freizeitarb. gen.überh., Mot. neu, Trauzust., DM 14 500.-, Tel. 07 61/3 53 48. 65 623

JAGUAR NEUWAGEN
XJ 6 L - XJ 12 L - XJ 12 Coupé
günstig sofort ab Lager lieferbar
Huscher-Strepp
Tel. 0 21 05 / 47 03 + 0 21 01 / 6 95 44

Jaguar XK 120 Coupé, eines der besten Exemplare, Tel. 0 64 36/2 47. 65 626

XK 150 Cabrio, Verdeck, Kuppl., Bremsl. neu, 4 Scheibenbr., Speichenr., bildschön, Tel. 0 81 24/15 38. 65 625

Jaguar XJ 12 L, Serie 2, Bj. 74, 14 000 km, weiß, alle Extras, NP 55 000.- DM, für nur 38 500.- DM zu verk. Tel. Wirtz 0 21 61/3 44 21. 65 327

Jaguar: Automatik-Getriebe, Reparatur-/Tauschaggregat, 0 40/6 52 56 49.

MK 2, 3,8 Ltr., Bj. 65, grau-metallisch, TÜV 6.76, DM 5700.-, Tel. 0 40/2 79 79 46. 65 458

XJ 6, 2,8, 70, weinrot, Led., gt. Zust., wegen XJ 12-Kauf, günstig f. 6900.- DM zu verk. Tel. 0 70 71/2 42 87. 65 457

MK 10 Automatic, AT-Getriebe u. Reifen neu, Motorsch. Angeb. an Tel. 0 89/8 41 32 51. 65 622



Jaguar 420 Saloon, exzell. Zust., Direktionsf., Speichenr., Leder, Mahagoni, TÜV neu, Kapitalanlage da Rarität, nur DM 9400.- VB, Tel. 0 73 51 / 86 79. 65 329

Jaguar MK II, 240, Automatic, Bj. 69, 39 000 Meilen, Direktionserbsitz, 9000.- DM, Tel. 0 30/3 07 52 35. 65 328

JAGUAR IN KÖLN
AUTOHAUS
KEMPEN

Ständig Auswahl an Neu- u. erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 49 81 und 37 56 77

XJ 6, 4,2, 6,74, 19 000 km, schwerer Unfall, linke Seite, Tel. 0 21 82/1 26 25. 65 835

XJ 12 nur 39 900,- FI-Rate 47 x 980,-
sofort XJ Coupé: FINK MA 06 21/40 80 85

Jaguar E-Type, Bj. 4.73, rot, 29 500 km, Lederpolsterung, Radio, beide Dächer, DM 17 760.- inkl. MwSt.

Jaguar XJ 12 Limousin, Bj. 4.73, silbermetallisch, 32 650 km, Automatic, Radio m. Recorder, Lederpolsterung, hzb. Heckscheibe, DM 19 980.- inkl. MwSt. Daimler-Benz AG, NL Hamburg, 2 Hamburg 70, Friedr.-Ebert-Damm 115, Pkw-Gebr.-Wg.-Abt., 2 Hamburg 76, Barmbeker Markt 7-8, Tel. 0 40/6 94 14 18. 65 013 H

XJ 12 L zum 6-Zyl.-Preis: 35 150,-
begrenzte Stückzahl; NEU XJ 6 3,4 nur 28 900,-, FINK MA 06 21/40 80 85

Jeep

Kaiser Jeep, Typ Wagoneer, kpl. mit allen Extras, techn. u. opt. 1a-Zustand, DM 10 600.-, Tel. 0 91 31/3 31 58. 65 014 H

FORD MUTT 151: Wer kann Ersatzteile für Jeep Ford M 151 liefern. Tel. 0 65 06/2 85. 65 330

DKW-Jeep, TÜV 5.77, AT-Mot., opt. Zust., DM 1900.-, Norddeutschland, Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 438

Willy's Jeep, Bj. 62, 1a Zust., TÜV 77, kompl. neuw. Verdeck, Anh.-Kuppl., Radio, Heiz., techn. u. opt. sehr gut. Zust., n. Reif., gen.überh. VB 11000.- DM, Tel. 09 11 / 72 05 38. 65 627

Munga - Ersatzteile

Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher, Greifzüge und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.

Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11/42 10 21-25

Karmann-Ghia

Karmann Ghia Cabriolet 1500, Bj. 69, TÜV neu, 89 000 km, ATM 30 000, techn. + opt. 100%, Stereo (700.-), Lederlenkrad, Michelin ZX, Unterbodenschutz, Dreipunkt-Gurte, Kuppelung + Bremsen neu, gegen Höchstgebot abzugeben. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 981

Kart's

Renn-Kart Landia-Parila, 5-Kanal, Motor neu, 1980.- DM, Renn-Kart Landia-Parila, Endkolben, 1250.- DM, Tel. 0 21 66/84 71. 65 331

Lamborghini



Jarama 365 PS - 0, 260 km/h

Deutsche
lamborghini
Vertriebsges. m.b.H.
Generalimporteur

8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89/59 75 09
Ausstellung: Odeonsplatz 2, Tel. 0 89/2 80 09 75
Zentralersatzteillager:
München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Die Deutsche Lamborghini-Vertriebsgesellschaft mbH, 8000 München 2, Sonnenstraße 22 hat gegen die Firma Hubert Hahne, Automobilvertriebs GmbH, 4 Düsseldorf, Corneliusstraße 93 beim Landgericht München 1 unter dem AZ Nr. 7 012 499/75 folgende einstweilige Verfügung erwirkt:
Der Fa. Hubert Hahne Automobilvertriebs GmbH, vertreten durch ihren Geschäftsführer Hubert Hahne, wird bei Meldung von Ordnungsgeld bis zu DM 500 000,- (i. W. fünfhunderttausend Deutsche Mark), ersatzweise Ordnungshaft, letztere zu vollziehen an ihrem Geschäftsführer, verbieten, im geschäftlichen Verkehr zu Wettbewerbszwecken zu behaupten:
— Wir haben die größte Erfahrung mit Lamborghini in Deutschland — Im Service, im Verkauf und im Ersatzteildienst — Die Antragseignerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.
Gezeichnet: 3 Richter des Landgerichtes München 1.

Automobili Ferruccio Lamborghini gibt folgendes bekannt:

Unser Alleinimporteur für die BRD und Westberlin ist seit Mitte 1974 die Deutsche Lamborghini-Vertriebsges. mbH, München. Wir machen daher alle Lamborghini-Fahrer und -Interessenten darauf aufmerksam, daß die Firma Hubert Hahne Automobil-Vertriebsges. mbH, Düsseldorf, nicht ermächtigt ist, Garantienarbeiten für unser Fabrik auszuführen u. Neuwagen zu verkaufen.

Bitte wenden Sie sich in allen Lamborghini-Fragen vertrauensvoll an unseren Generalimporteur.
Gez. Automobili Ferruccio Lamborghini SpA

Lamborghini-Vertretung
Unfallinstandsetzung
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 66 38 16

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39b ☎ 42 15 80

Jarama

Baujahr 72, silber-metall,
DM 24 000.-

Miura S, Bauj. 71, 43 000 km, VB DM 28 500.-, Inzahlungnahme möglich. Tel. 06 11 / 44 66 97. 65 983

Miura SV, Bj. 72, 1. Hand, unfallfrei, 17 000 km, neuwertig, DM 68 000.-, Tel. 02 11 / 34 26 50. 65 982

Bei uns haben Sie die Gewißheit, daß die technische Perfektion eines Lamborghini im Service ihre Fortsetzung findet. Hubert Hahne Automobilvertriebs GmbH, 4000 Düsseldorf, Corneliusstr. 93, Tel. 02 11 / 34 34 34

Lamborghini Espada, Bauj. 70, 48 000 km, zu verkaufen, VB 19 000.- DM, Tel. 0 61 94 / 6 40 64. 65 523

Lamborghini: Jarama, Bj. 71, sehr gepflegt, neue Ledersitze, Tel. 0 30 / 8 81 81 89. 65 628

Suche MIURA

In erstklassigem Zustand ab Bj. 71, Barzahlung. Angaben mit Preisvorstellung erbeten unter Chiffre A/15/65 838

3500 GT, Bj. 66, Teile-Wagen (Diebstahlschaden), DM 3500.-, Tel. 0 89 / 29 23 94 und 1 50 50 39. 66 020 H

lamborghini kniffter automobile essen 0201/230606
countach sofort lieferbar

Für jeden Lamborghini-Miura-Typ original breite Felgen, 9 Zoll für hinten, sehr günstig abzugeben. Tel. 0 89 / 1 41 37 70 oder 28 84 71. 65 021

Espada, Bauj. 8.72, 35 000 km, türkis-met., Klimaanlage, Color, Stereo, DM 29 000.-, Tel. 06 81 / 4 96 10. 65 332

Jensen

Alleinimporteur: **GHS-MOTORS Hamburg 20**
Lokstedter Weg 11, T. 47 65 96, Telex: 02-13 738

Lancia

BETA 1800 Lim., Herbst 73, Bestzust., 28 800 km, wegen Firmenwagenübernahme günstig abzugeben. Tel. 07 11 / 22 57 80 ab 19 Uhr, oder 83 35 96. 65 840

Vorführwagen Lancia Beta, Coupé, DM 15 900.-; Lancia Fulvia, Coupé, DM 11 950.-; Lancia Fulvia, Coupé, 5.71, 60 000 km, DM 5500.-, Herbst Schuster, 4040 Neub., Römerstr. 15, Tel. 2 13 27 oder 54 40 56. 66 024 H

Lancia Fulvia Coupé, 71, 46 000 km, TÜV 4.77, v. Extras, VB DM 8900.-, Tel. 0 61 94 / 2 43 04. 65 839

Lancia Beta Coupé 1800, EZ Okt. 74, ca. 32 000 km, blau, nur Langstrecken, weg. Gestellung eines Firmenwagens zu verkaufen. Tel. 0 79 42 / 84 20 Mo.-Fr. 8-17 Uhr, Sa. + So. 07 21 / 2 30 69. 65 629

Lancia „Zagato“, 3.73, 45 000 km, DM 8150.-, T. 02 01 / 23 23 80 od. 47 34 09. 65 630

Lloyd

ORIG. - ERSATZTEILE

Lloyd Motoren Werke,
28 Bremen, Postfach 1253,
Tel. 04 21 / 5 16 11, Telex 02 44 798

Lotus

DIETER FEIX
Vertragshändler
Reparatur und Verkauf
200 Hamburg 70
Wendebeker Zollstraße 40
Telefon 042/852 65 49

Gesucht Alu S 7. Tel. 0 55 33 / 31 18.
65 333



Schönster Seven S 3 Deutschlands, 100 PS, Capri RS-Achse, 75% Sperre, 9"-235-60, Bj. 69, evtl. mit 130 PS, TÜV 76, viele Extras, VB 14 000.— DM. Tel. 09 11 / 55 06 31. 65 631

LOTUS EUROPA, Bj. 71, neu lackiert, Magnesiumfelgen, Stereo-Cassetten, DM 8900.—, zu verkaufen. Tel. 0 75 45 / 68 58 oder 0 75 41/4 13 93. 65 845

Maserati

Quattroporte, Bj. 65, 4,7-l-V8, braucht Auspuff und Kupplung, Festpreis DM 3500.—. Tel. 0 61 73 / 7 91 92. 65 386

Maserati Ghibli SS, Bj. 70, 56 000 km, grün-metallic, weißes Leder u. Extras. Tel. 0 71 57 / 6 12 85 + 6 11 53. 65 460 H

Indy, 4,7 l, Stereo, Air-C., 8500 km, Notverkauf; **Bora**, 12 000 km, mit allen Schikanen, wegen Auswanderung. Zuschriften unter Chiffre A 15/65 538 H

Matra

Neuwagen: EZ 16.6.75, rot/orange, aus familiären Gründen, DM 2000.— unter NP zu verk. Tel. Mo.—Fr. 8–16 Uhr 07 11 / 3 03 92 84. 65 633

MATRA BAGHEERA, Bj. 74, 24 000 km, gelb mit schwarz. Rallyestreifen, unfallfrei, neuwertig, 10 450.— DM. Tel. 0 68 34 / 23 23. 65 841

Verkaufe meinen Matra 530 LX, Bj. 71, geg. Gebot. Tel. 0 65 01 / 63 43. 65 634

Mercedes

MERCEDES-MOTOREN

Pkw	Lkw
200 D 1900,—	206 D 2200,—
200 D/8 2050,—	406 D 2200,—
220 D/8 2200,—	608 D 2500,—
230/8 2150,—	808 D 4100,—
250 SE 3100,—	Preise
280 SE 3350,—	Inkl. MwSt.

1 Jahr Garantie oder 50 000 km
Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages

Motoren Krux,
Motoreninstandsetzungsbetrieb
5063 Overath, Im Wiesenaue 6, am Hallenbad, Ruf: 0 22 06 / 25 69 oder 77 77

350 SL, Bj. 73, 47 000 km gel., Neu-Preis DM 46 000.—, für DM 29 000.— zu verkaufen. Tel. 04 31 / 7 96 54. 65 844

350 SLC, 7.73, Autom., Klimaanlage, Velours, Colorglas usw., von Privat, 29 900.— DM. Tel. 0 26 32 / 4 24 10 und 4 27 14. 65 988

Alle Ersatzteile und Motore

aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60% billiger, mit Garantie. Einbau möglich, Handwerksbetrieb.

MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel, 220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE/3,5/8,3 VR
PORSCHE 911 T/E/8 bis 2,7 Carrera
BMW 1602/2002/tti/2500/3.0 CSI
OPEL Kadett/Manta/Rekord/Commodore
FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM

Bär & Co. oHG, 463 Bochum,
Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 0554

250 CE Coupé-Teile (Zyl.-Kopf, Heckdeckel, Heckscheibe und rechte Tür) billig zu verk. Tel. 07 21 / 59 18 15. 65 349

Liebhäberfahrzeug!

DB 280 SE, 3,5, Cabrio, Bj. 70, 1a Zust., alle Extras, einschl. Klima, verk. Tel. 02 02 / 64 16 10 oder 02 51 / 32 46 92. 65 637

AUTO-BAR-ANKAUF

Alle guten PKW u. Sportwagen, In- und ausländische, auch neuwertige sowie Jahreswagen kauft 100% bar. Tel. 0 89 / 17 37 56 u. 17 21 33.

DB 6,3-l-AT-Motor, 42 000 km gel., u. Getriebe zu verk. Tel. 04 31 / 7 96 54. 65 843

Suche dringend Mercedes-Benz 220 S Cabriolet, Bj. 1950-1962, in gutem Zustand. Zuschriften unter Chiffre A 15/65 742

Suche für 250 SL, 4.67, 5-Gang-Getr., auch def., m. Kard. Tel. 07 41/4 11 36 ab 17.30 Uhr. 65 636

350 SL, neuwertig, Bj. 71, 42 000 km, beide Dächer, Knüppelsch., Lederpolsterung, Kindersitze, Becker-Mexiko, autom. Antenne, VB 24 500.— DM. Tel. 05 11 / 71 66 91. 65 842

Suche guterh. 180 D Kombi bis Bj. 62. Tel. 0 30 / 31 61 20. 65 643

Bastler verkauft gebr. Ersatzteile und Motoren, 180 D, 190 D, 180 B, 190 B, teilw. 219, 220. Tel. 07 11 / 76 47 25. 65 649

HOLLÄNDER

kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 06 63 oder 6 05 54

Suche Mercedes 190 SL, evtl. mit Hardtop, guter Zustand, Angeb. mit Preis und TÜV. W. Hesse, 5804 Herdecke, Dortmund Landstr. 63. 65 652

230 SL, Bj. 4.65, 100 000 km, TÜV 5.77, 2 Dächer, neu bereift, Bestzust. Tel. 0 78 33 / 61 42 ab 18 Uhr Herrn Maser. 65 654

Mercedes Bar-Ankauf Bartsch-Automobile, Stgt. Tel. 07 11/73 26 69 65 474 H

Für DB 170 S/220: Sämtliche Chromteile neu: 2. B. Lampen, Stoßstangen, Kühlergr. usw. D. Lauscher, 51 Aachen, Roermonderstr. 550, T. 02 41 / 1 47 78. 65 655

1a GÜRTELREIFEN FÜR MERCEDES

205/70HR14 KLEBER GTS DM 145,-
DUNLOP SPORT SUP. DM 154,-
205/70VR14 PIRELLI CN 36 DM 169,-
DUNLOP SPORT SUP. DM 189,-
Vernand per Nachnahme - frachtfrei ab 4 Stck.
Reifen-Höffken, 5951 Neu-Listernohl
Telefon 0 27 22/74 62 o. 75 42

280 SL, Bj. 7.70, 2 Dächer, M.-Schaltung, Radio, Kopfst., AT-Motor 6000 km, Color, unfallfrei, Garagenwg., in garant. neuw. Zustand., zu verkaufen, DM 15 800.—. Tel. 0 79 50 / 3 23. 65 651

350 SLC oder **450 SLC**, nur Topzust. u. mit sämtl. Zub., evtl. Leder weiß. Tel. 0 23 31 / 1 62 39 von 13–18 Uhr. 65 335

Gelegenheit: 250 SE Autom., 67, weiß, nur 78 000 km, sehr schönes, gepflegtes Fahrzeug, 150 PS, Servolenk. u.-bremse, Niveauausgl., elektr. SD, Radio mit autom. Ant., 9fach a. Folg. ber. u. a. m., für DM 7800.—. Telefon 0 58 35 / 3 79. 65 339

Coupé 300 SE, Bj. 63, met.-rot, SS-Dach, überholt u. neu TÜV, 6500.— DM, Eintauch mögl. T. 06 81 / 4 42 53. 65 647

350 SL, 72, Autom., 1. Hd., 106 000 km, wie neu, Zubehör, VB 18 800.— DM. Tel. 0 89 / 6 01 13 13. 65 781

Mercedes-Motore

generalüberholt u. teilüberholt, im Tausch für alle Pkw-Typen, Garantie, Aus-, Einbau, Reparatur

Motoren Rückert, Düsseldorf 13, Alt Himmelgeist 22, Tel. 02 11/79 80 30

350 SL, in gutem Zustand, Bj. 71/72, gesucht. Tel. 0 61 51 / 4 81 91. 65 656

Sehr gepflegter Merc. 6,3 l, 4.70, Mot. 30 000 km, TÜV 7.76, Stereo, el. SSD, Velours-Ausst. etc., Preis 12 000.—; **Merc.** 3,5 l, 5.72, TÜV 6.76, Bestzust., 11 800.—. T. 02 11 / 42 69 53 o. 42 69 60. 65 462 H

Luxuekarosse f. Liebhaber: 220 S, Bauj. 1951, Wendler-Karosserie, Schönheitswettbewerb 1952 in Düsseldorf gewonnen, gt. Zust., Festpreis DM 20 000.—. Telefon 07 11 / 69 22 60. 65 465

Tausche De Tomaso Mangusta, Bj. 73, 15 000 km, geg. Mercedes ab 280 SE, Wertausgleich. Tel. 07 11 / 61 12 28. 65 756 H

Kaufe guterh. u. neuwert. Pkw bar **Auto-Nitche**, T. 07 11/26 56 11 65 518 H

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7 Stuttgart 80, Tel. 07 11 / 60 88 03. 65 506 H

Su. Mit. MB-Cabrio, Chiffre A 15/65 505

100% Kaufe jed. Mercedes auch SL, ab Bj. 65. Tel. 07 11/56 13 24. 65 491 H

250 SE, Bj. 67, mit 220-Motor, 95 PS, für 3600.— DM VB zu verkaufen. Tel. 0 23 72 / 1 03 27. 65 334

220 S, 59, 1a Zust., SSD, UKW, TÜV-abgen., VB 4300.—, Inzahlungn. mögl. Tel. 0 55 22 / 89 55. 65 641

Rarität! DB 219, Bj. 58, wohl einer der besten! Erstkl. Zustand, TÜV 6.76, VB 4200.—. Tel. 0 40 / 7 38 81 41. 65 648

MERCEDES MOTORE

für Pkw und Lkw
generalüberholt im Tausch, nach Voranmeldung, Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.

1 Jahr Garantie oder 50 000 km

DIESEL-FEUER GmbH

Köln 5063 OVERATH (an der B 55)
Gewerbegebiet
Tel. (0 22 06) 20 93 u. 76 74

Frankfurt 6072 DREIEICHENHAIN
Daimlerstraße 6
Tel. (0 61 03) 8 41 41-2

München 8 MÜNCHEN 50 (Ludwigsfeld), Karlsfelder Str. 282
Telefon (0 89) 1 50 44 33

Mercedes 350 SL oder stärker, gut erhalten, zu kaufen gesucht. Telefon 0 95 61 / 9 56 44. 65 992

170 Da, Bj. 51, grün, fahrbereit, v. 3 J. rest., Orig.-170-AT-Motor, Drehstromlima, Ebersp. Standhgz., 3700.—. Tel. 05 11/80 80 99 od. ab 20 h 0 51 86/8 90. 65 657

Merc. 230 SL, Bj. 66, ATM 280, TÜV 6.77, 2 Dächer, Servol., Stereoanlage, in sehr gutem Zustand, abzugeben, VHB 9000.—. Tel. 05 21 / 6 53 79. 65 658

300 SE Coupé, bildschönes, gepflegt. Garagenfahrzeug, Tauschmotor 0 km, weiß, schwarzes Leder, Luftfederung, elektr. Fensterheber, elektr. Antenne, Schiebedach, TÜV 77. Wer kauft dieses Schmuckstück für nur 9999.— DM? Wechselgeld liegt bereit! Tel. 02 11 / 43 45 43. 65 635

280 SE Cabriolet v. Privat gegen Barzahlung gesucht. Bedingung: Bj. 69–71, 1. Hand, unfallfrei, bis 100 000 km. Tel. 02 51 / 3 56 85. 65 640

300 SL, 1961, TÜV 6.76, DM 23 000.—. Tel. 07 61 / 13 14 13. 65 645

Zugfreie Frischluft



AIR-PRESS®
Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.

Einfache Montage ohne Bohren und Schrauben!

- Frischluft bei jeder Witterung und Jahreszeit
 - wirksame Belüftung verstärkt die Heizwirkung und verhindert Beschlagen der Scheiben
 - direkter Abzug verbrauchter Luft
 - vermindert Verschmutzung der Seitenscheiben bei Regen
 - Ausführung glasklar und gestönt
- Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt
Bezugsanweisung und Prospekt durch:
Seibert Industrietechnik GmbH
1 Berlin 12, Bismarckstr. 51, Tel. 530/343 22 73
Handler bitte Angebot einfordern

220 S CABRIO, Bj. 58, TÜV 9.76, VB 6300.— DM. Tel. 02 01 / 71 47 01. 65 650

350 SLC, Bj. 72, Bestzustand, Erstbesitz, verkauft Tel. 02 11 / 78 97 19. 65 936 H

220 SE Cabrio, Bj. 65, TÜV 4.77, Bestzust., für ca. DM 10 000.— überholt, Lack neu, 170 000 km, Motor generalüberholt, gegen Höchstgebot. Tel. 0 91 29 / 74 88. 65 354

280 S, Mod. 70, 2. Hand, Motor gen. überh., Autom., sehr gepflegt, VB DM 6500.—. Tel. 0 91 81 / 53 03. 65 353

DB-Motor, 6,3 l, mit autom. Getriebe, ca. 15 000 km, zu verkaufen, VB 4600.—. Tel. 0 41 33 / 68 44. 65 464

KAUFE Mercedes-Unfallwagen
Tel. Stuttgart 07 11 / 78 09 66

Mercedes 600, 5000 km, Air-C., Radio, Leder, neuwertig, Notverkauf. Zuschr. unter Chiffre A 15/65 537 H

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

280 SE 3,5 Autom., Mai 71, 95 000 km, Colorgl., elektr. SSD, Stereo-Radio u. Kass., Zentralverr., elektr. Ant., TÜV Mai 1977, neu bereift 205/70 VR 14 Dunl. Super Sport, evtl. 4 neue Conti Contact, Bestzustand, Preis VB. Tel. 0 55 84/7 05 vorm. bis 10 h u. ab 20 h. 65 287

Preiswerte Mercedes-Benz! 280 SE, 3,5, Coupé, 70, Kühlanlage, 16 500.—; 280 CE, 73, Leder, Colorgl., 14 900.—; 350 SE, 73, SSD, Velours, Colorglas, 26 900.—. AHG, Ludwigsburg, Telefon 0 71 41 / 4 20 81. 65 760 H

DUNLOP-STAHL

SP SPORT SUPER (D 1)

195/70 HR 14	DM 149,—
195/70 VR 14	DM 175,—
205/70 HR 14	DM 150,—
205/70 VR 14	DM 189,—
185/70 VR 15	DM 175,—
215/60 VR 15	DM 239,—
Inkl. 11% MwSt., per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. Fritz Ihle, Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21 / 6 18 36	

DAIMLER sucht dringend gegen bar
Tel. 07 11 / 23 29 06. H

350 SE, Bj. 74, d.-blau, 30 000 km, alle Extras, VB 31 000.— DM. Tel. 04 41 / 50 38 48. 65 639

Mercedes

Holzteile aus Unfall-280 SL ges. Tel. 04 41 / 5 15 42 bis 18 Uhr. 65 344

280 SE Automat., Bj. Dez. 70, Stereo, 8-Spur-Kass., elektr. SSD, Automat.-Gurte, Kopfst., AT-Motor 12 000 km, ges. 106 000, Pr. VB. T. 0 55 28 / 4 37. 65 288

280 SE, 3,5 Cabrio, dringend zu kaufen gesucht. Tel. 0 61 21 / 30 03 29. 65 638

450 SLC, AMG-getunt, alle Extras, fahrbereit. Tel. 07 11 / 42 21 99 H oder 07 51 / 5 95 22 H. 65 940 H

Achtung! Gelegenheitskauf wegen Familienzuwachs 190 SL, Bj. 1956, Lack: weinrot, innen beige, Radio, 2 Dächer, Leichtmetallfelgen, 2 Sportspiegel, neue Sportschaltung, TÜV Ende 76, VHB zu verkaufen. Tel. 0 66 21/7 01 06, ab 19 Uhr. 65 984

DB 600, Bj. 71, 1. Hd., orig. 29 000 km, weiß 050/Leder blau, SSD, Radio Becker, Zustand neuwertig. Autohaus Lorinser. Tel. 0 71 51/5 10 11. 65 985

Liebhaver (Raum Düsseldorf), sucht erstklassigen, einwandfreien MB 190 SL mit Panoramahardtop, Bj. 60-63, ohne Rost, nur 1. Lack, ca. 50-70 000 km Gesamtlaufzeit. Angebote unter Chiffre A 15/65 989

Suche f. 230/280 SL Scheibe, Motorh., Küh. Zierg. St. Tel. 02 71 / 38 10 03. 65 644

280 SE, 73, neues Mod., astralsilbermet., Autom., SSD, Colorglas, heizb. Hecksch., 43 000 km, neuer TÜV, neuwertiger Zustand. Im Kundenauftrag (keine MwSt.) nur 24 950,-. AHG, Ludwigsburg, Tel. 0 71 41 / 4 20 81. 65 761 H

Echte Rarität! Prominentenfahrzeug — Mercedes 300 d Adenauer, einmaliger Zustand, TÜV 6.77, Telefon, Glas-trennwand, Standarte, für DM 17 500,- zu verkaufen. Tel. 0 52 02 / 33 36. 65 763 H

280 SE 3,5 l Coupé, sehr gepf., TÜV neu, 11 500,- DM. T. 07 11 / 42 21 99 H od. 07 51 / 5 95 22 H. 65 939 H

Alle Mercedes kaufbar ● Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24. Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01. 65 487 H

350 SL, Autom., Bestzustand, Bj. 72, 52 000 km, beide Dächer, met.-grün, Radio, VB 22 900,- DM. Tel. 0 28 41 / 2 85 55, son. 0 21 51/56 03 50. 65 941 H

Mercedes 220 B Cabrio, Bj. 51, 4-Sitzer, einmalig, DM 9000,- o. Gebot. Tel. 0 21 01/5 89 26. 65 862

300 SLR, gepflegt, umständehalber für nur DM 25 500,- VHB abzug. Tel. 0 52 02/33 36. 66 012 H

280 SL, Bj. 69, 85 000 km, Schaltgetr., Anhängerkuppl., beide Dächer, beige-br., 2. Hd., DM 13 900,-. Tel. 04 21 / 44 29 18. 65 867

Suche Hardtop, f. 230 SL. Tel. 0 70 43 / 64 54. 65 866

220 SE Coupé, Bj. 63, TÜV 77, Preis VB. Tel. 0 23 35/7 20 56. 65 865

280 SL, Mot. 45 000 km, TÜV neu, erstklassiger Zust., DM 15 800,-. Tel. 0 72 43/1 38 38, ab 18 Uhr 0 72 31/4 34 50. 65 855

190 SL, Bj. 62, 2900,- DM, Tel. 0 89 / 6 01 37 51. 65 856

MB 230 SL Cabrio Automatic, Motor 4000 km, neue Lackierung, neues Dach, neue Reifen, Batterie u. Auspuff neu. SL, Radio, Kassette usw., VB 9000,- DM. Tel. 0 27 34/6 31 36. 65 860

Verkaufe krankheitshalber neuen Mercedes 450 SEL, km-Stand ca. 2500, silbermetallisch, blaue Polsterung und div. Extras. Gebe auf alten Preis, Februar 75, 10 v. H. Nachlaß, sofort lieferbar. Ellangebot unter Chiffre A 15/65 924

Mercedes 300, Bj. 56, 220 Sb autom. Mot., VB 3800,- DM. Tel. 06 11/61 83 28. 65 991

Auto ohne Wertverlust! 230 SL, Bj. 65, TÜV 2 J., ATM 40 000 km, guter Zustand. Frank-Michael Fritz, 756 G., Am weißen Stein 2, Tel. 0 72 25/32 06. 65 857

280 SE 3,5 Coupé, 1. Hd., gepfl., grünmet., 90 000 km. Tel. 0 46 44/3 13. 65 848

1 Daimler-Benz 280 SE, Liebhaverfahrzeug, Bj. 1971, TÜV 7.77, elektr. Stahl-schiebedach, metallic-Lackierung, Getriebeautomatik, Klimaanlage, Sportfelgen, Radio m. Kassette und sonst. Extras, unfallfrei aus 1. Hand preiswert abzugeben. **1 Daimler-Benz 280 S**, Bj. 1971, Bestzustand, mit Stahl-schiebedach und Radio, preiswert abzugeben. Kontaktaufnahme erbeten an Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG, Stuttgart unter Chiffre A 15/65 858

Mercedes 170 SV, TÜV, ca. 6000,- DM, zu verkaufen. 2352 Bordesheim, Wildhofstr. 40, Tel. 0 43 22/27 89. 65 847

Suche Prospekte, Bilder, Gebrauchsanleitungen usw. für MB 170 - 180. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 779

190 SL, Bj. 60, ATM, TÜV 6.76, 2 Dächer, mit reparabl. Karoserieschaden (Werkstattkosten ca. DM 1700,-), für DM 1600,- zu verk. Tel. 0 61 92/2 54 42. 65 731

220 S Cabrio, Bj. 1957, TÜV Jan. 1976, grün, rote Lederausst., gepflegt, überholt, an Liebhaver abzugeben. Angebote unter Chiffre A 15/65 736

Letzte gebaute Cabrio Typ Adenauer, alles original, 90 000 km, gar. 1. Hd., Servo-Lenk., gegen Höchstgeb. (unter DM 40 000,-, kein Int.). Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 738

300 SLR, Bj. Dez. 63, original 73 000 km, Maschine 3000 km, metallic-blau, innen rotes Leder, silberfarbenes Hardtop, Radio, Alufelgen, neu bereift. Sehr guter Original-Zustand. Preisbasis DM 38 000,-. Tel. 0 61 03 / 6 46 07. 65 653

Für Liebhaver! Mercedes 250 SE Coupé, Repräsentationswagen, Bj. 66, Zweitwagen, nur 35 000 km, absolut neuwertig, gepflegt, dk.-grün, braune Lederausstattung, elektr. SD, Servol., z. Preis von DM 12 000,- inkl. MwSt. zu verkaufen. Tel. 0 89/3 10 11 27 ab 19 Uhr. 65 842

Suche DB 250/8 ab Bj. 1972, Audi 100 GL, evtl. in Zahlung, Wertaugl. Tel. 0 44 21/3 36 08. 65 846

Verkaufe meinen 280 SE/9, 3,5 l Cabriolet, (Wert ca. 23 500,- DM netto), nehme 4türigen Merc. in Zahlung. Tel. 0 30/8 24 88 14. 65 849

Liebhaver-Fz., 300 SE Cabrio, Automatic, Bj. 65, hellblau, Bestzustand, DM 12 000,-. Menken, 4358 Haltern, Tel. 0 23 64/28 59. 65 850

Suche 280er od. 350er (Cabrio) ab Bj. 70, Totalschaden, evtl. Tausch geg. Pontiac-Firebird, Bj. 70, 2 J. TÜV. A. Weller, 5 Köln-Kalk, Markt 30. 65 852

170 S, Bj. 52, TÜV 7.77, 1973 f. 5500,- DM überh., dazu 170 S, zerlegt (Ersatzteile), einzigart. Zust., f. nur 5875,- DM. Tel. 05 11/41 48 90 o. 86 61 08. 65 853

3,5 Ltr.-Getriebe (Automatik), zu verkaufen. Tel. 0 97 21/8 41 00 ab 15 Uhr. 65 854

250 S, 95 PS, eingetr., TÜV 6.77, DM 2500,- bar. Tel. Würzb. 2 59 86. 65 859

Mercedes Coupé 220 S, Bj. 1957, TÜV-frei, guter Zustand, m. Schiebedach, DM 12 000,-. Tel. 02 01/22 41 15. 65 861

280 SE, Bj. 73, 43 000 km, 1. Hand, TÜV 4.77, Servo, Klimaanlage, Radio-Cassetten-Recorder, Stereo, elektr. Antenne, elektr. Fensterh., Farbe: Weiß, NP DM 36 000,-, VB DM 23 000,-. 6652 Bexbach/Saar, Mörikerstr. 3. 65 863

Hardtop-Dach, f. 230/280 SL gesucht. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 439

190 SL, Bj. 59, TÜV 77, 1a Zustand, Lack neu, mit Radio, wegen Bundeswehr z. verkaufen. Tel. 0 49 44/25 71. 65 864

Hardtop für 300 SL Ro. Tel. 0 21 29 / 22 22. 66 011 H

300 d siehe Veteranen. 64 466

Suche 350-450 SLIC (n. M. in Verbind. m. Baustatik, Ing.-Büro). Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 441

Suche Hardtop-Dach für 280 SL, gut erhalten, Farbe egal. Tel. 0 22 34 / 8 21 12 Königsdorf, 02 21/59 12 77 Köln. 65 340

190 SL, 1a Zustand, TÜV 5.77, VB DM 6000,-. Tel. 02 21/62 12 57. 65 341

Mercedes SL 230, Bj. 7.65, schwarz m. dkl.-blauem Verdeck, neu, Automatik, Servolenkung, 91 000 km, unfallfr. gefahrener Zweitwagen, TÜV Febr. 77, DM 8500,- zu verk. Tel. 0 66 21/22 78. 65 345

300 SL, mit Flügeltüren von Privat gesucht. Genaue Angaben über Zustand, Farbe u. Preis, unt. Chiffre A 15/65 346

190 DB, Bj. 60, TÜV 1.77, 1. Hd., gepflegt, DM 1450,-. Tel. 0 80 61/74 79. 65 347

280 SL/71, Automatik, 2 Dächer, TÜV 76, s. guter Zustand, 2. Motor 25 000 km, gegen Gebot. Tel. 05 61/8 55 74. 65 348

Zu verkaufen! Mercedes 250 SL mit Radio, Sportfelgen, neu lackiert, 2 Jahre TÜV, technisch und optisch einwandfreier Zustand, VP DM 9200,-. Jederzeit zu besichtigen! Tel. 0 85 38 / 2 43. 65 351

DB 280/8, Motor 36 000 km, weiß, SSD, Autom., Radio, Anh.-Kuppl., noch zugelassen, für DM 4500,- zu verkaufen. Tel. 0 53 71/5 23 48 od. 0 53 74/12 25. 65 350

190 SL, Bj. 62, TÜV 2 J., sehr gepflegt, DM 5800,-. Tel. 0 29 32/3 13 12. 65 352

Suche mehrere 200 D ab Bj. 71. Tel. 0 47 63/71 27. 65 336

Ganz seltene Gelegenheit! DB 220 S Coupé, Bj. 1957, im traumhaft schönen Originalzust. Aus original 1. Hd., nur 110 000 km gelaufen, nur an seriöse Herrschaften nicht unt. 9500,- DM abzugeben. Tel. 0 21 22 / 5 71 92. 65 337

Liebhaver: Verk. MB 190 SL, silb.-met., Mot. generalüb., neue Auspuffanlage, Bj. 58, Radio, techn. u. opt. prima, Verdeck, kl. Mängel, VHB ab DM 9000,-, geg. Höchstgebot zu verk., TÜV 2.77. Tel. 0 62 21/7 51 50, Mo.-Mi.-Fr. ab 20 Uhr. 65 338

Suche Alu-Felgen DB 820 S, Tel. 05 21/6 78 42. 65 343

230 SL, erstkl. Tel. 0 23 39/47 16. 65 773

Verk. 200 Dc Kombi, TÜV 11.76, für 3500,- DM. Tel. 0 21 26/2 17 52. 65 777

280 SL oder 250 SL in gutem Zustand aus 1. Hand in gepflegtem Zustand von Liebhaver zu kaufen gesucht. Ang. schriftl. unt. Chiffre A 15/65 737

Fabrikantenfahrzeug! Merc.-Benz 300 Lim., Bj. 52, TÜV 76, 3 l AT-Motor, 22 000 km, 115 PS, optim. Zustand, general-überholt, wie neu, Getriebe + Differential 35 000 km. Jedes Ers.-Teil kann geliefert werden. Lack, div. Chromteile, Stoßd., Bremsanlage, bel. Spurst.-Gelenke, Wasserp. usw. neu, nehme 220 SE Coupé od. Cabrio in Zahlung, auch ohne TÜV, Preis: 12 500,-. Zuschr. unt. Chiffre A 15 / 65 423

Messerschmitt
Suche Messerschmitt TG 500 — KR 200, gegen bar. Tel. 0 52 02/33 36. 65 762 H

Messerschmitt

Suche Messerschmitt TG 500 — KR 200, gegen bar. Tel. 0 52 02/33 36. 65 762 H

MG

British Car Centre
MG-Gebrauchteile zu verkaufen. Un-fallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

Ersatzteile für MIDGET, MGA, MGB
J. A. Woodhouse & Co.
6022 Junkersdorf/Köln • Kölner Str. 83
Tel. 02 21 / 48 71 41 • Tx 08 881 050

MG A an Bastler, DM 1100,-. Tel. 0 61 73/46 38 ab 19 Uhr. 65 990

Suche Hardtop, Front- und Seitenscheiben für MG A 1600, Bj. 60. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 440

MG B 1800, weiß, TÜV 76, Speichenr., neu bereift, bester Allgemeinzust., VB 3850,- DM, Finanz. mögl. Tel. 0 51 93 / 60 45. 65 355

MG B, Bj. 64, TÜV 8.75, 3. + 4. Gang defekt, VB 100,- DM. Tel. 0 41 01 / 4 34 90. 65 357

MG Midget MK II, Bj. 63, TÜV 11.76, 1800,- DM. Tel. 0 42 40/2 08. 65 358

Achtung Liebhaver! Von Privat MG A 1500, Bj. 59, weiß mit roten Ledersitzen, dazu ein Hardtop. Sehr gut erhalten, da viele Jahre unbenutzt. Tel. 0 52 31/2 82 52. 65 659

MG B, weiß, Bj. 5.73, 20 000 km, wie neu, evtl. Inz.-nahme TR 6. Tel. 0 26 71/71 90. 65 680

MG A 1600, Bj. 61, Bestzustand, Motor ca. 20 000 km, neues Verdeck, Hardtop, 1a Innenausstattung, Liebhaverfahrzeug, VB 5500,- DM. Tel. 0 21 54/36 78. 65 661

MG B 1800, bronze/yellow, 3 Jahre, 61 000 km, sehr gepflegter Zust. zu verk. Tel. 0 71 59/4 23 62. 65 356

MG-Gebrauchteile zu verkaufen. Un-fallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 86. 65 497 H

Minipreise für gebr. Teile verk. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 65 510 H

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Vlernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h. 65 515 H

Suche gutenhaltenen MG. Bj. 1950-1955, TÜV, aus Raum Berlin. Schriftliche Angebote mit Lichtbild unter Chiffre A 15/65 739

Unfallw. ges. Tel. 0 62 06/64 26/7 12 70 ab 17 Uhr. 65 868

Morgan

Morgan +8
übernehmen Kaufverträge
gegen schnellste Lieferung
Knitter-Automobile
43 Essen, Tel. 02 01/23 06 06

morgan + 8 knitter automobile
essen 0201/230606
kurzfristig
lieferbar

Morgan + 4, TÜV 77, VB 13 500,- DM. Tel. 0 83 82/2 29 70. 65 663

Morgan 4/4, Bj. 70, 50 000 km, TÜV 77, weiß, Preis 10 900,- DM. Tel. Hbg. 22 26 05. 65 664

Morgan + 8, EZ 5.74, 23 000 km, absolut neuwertig, Festpreis 20 500,- DM. Tel. 06 81/7 66 16. 65 665

Morgan + 8, Bj. 74, 24 000 km, Bestzust. Tel. 02 11/62 05 36. 65 873

Morgan + 8, Bj. 75, gepfl. Zweitwagen, zu verk. Angeb. unt. Chiffre A 15/65 986

4+4, 4-Sitzer, 71, 47 000 km, Gurte, Plane, neues Dach, Ersatzdach mit zusätzl. Fenster, Leder, Lack, neu eifenbein, Speichenräder, Gepäckträger, Halogenlicht, Radio. Tel. 0 54 26/24 71. 65 872

Morgan + 8, in Top-Zustand zu verkaufen oder gegen Porsche 911 ab Bj. 72 zu tauschen. Tel. 06 21/79 29 54. 65 870

Morgan-Club-Deutschland e.V. (MCD)
Sectionslieferant für Süddeutschland. Großes Morgan Herbsttreffen am 26. 27. u. 28. 9. 75 auf Schloß Eggersberg/Altmühlthal — Bayern. Interessenten wenden sich bis spätestens 31. Juli an Cornelius Richter, 8422 Riedenburg, Burg Apotheke, Tel. 0 94 42/4 19. 65 360

+ 8, gelb, Leder schwarz, 13 000 km, Drittswagen, sehr gepflegt, DM 21 000,-. Tel. 0 72 31/10 25 93 nach 18 Uhr. 65 359

+ 8, schwarz, 6000 km, 9.74. Tel. 0 21 62/1 26 15. 65 836

+ 8, 2 Jahre alt, Bestzust., 17 000 km, gegen Höchstgebot. Standort Witten/Bamberg. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 740

4/4, Bj. 6.72, zu verk. Tel. 0 52 41 / 57 76. 65 662

Kaufvertrag + 8, vom 30. 4. 73, Lieferung Sommer 75, abzugeben. Tel. 02 21/68 84 65. 65 871

Oldsmobile

Oldsmobile 98, 7,5 Ltr., mit allen Automatics, silber-met., Vinyl, läuft auf Gas und Benzin. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 538

Opel

GT/J 1900, Bj. 8.72, 65 000 km, Zustand 1a, viele sportl. Extras, 2fach bereift, an meistbietenden Liebhaber zu verkaufen. Tel. 0 78 51/80 56. 65 875

Admiral 2,8 S, Automatik, 30 000 km, Extras, DM 8000.—, od. geg. neuw. BMW R 90 S zu tauschen. Zuschriften unter Chiffre A 15/65 743

SEBRING-Sport-Auspuffanlage — der Langzeit-Auspuff —

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für Opel Manta, Ascona, Rekord C, Rekord II.

SEBRING 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25
Verkaufe Opel GT/J, 9.72, 185er Reifen, Heckscheibe, VH 8500.— DM. H. Schrenk, 518 Eschweiler, Feldstr. 5. 65 669

Opel Rekord-D-L, met.-grün, 97 PS, Erstzul. 3. 8. 73, TÜV 8.75, 55 000 km, unfallfrei, m. heizb. Hecksch., Frontsch. m. Antenne, Nackenst. vorn, Autom.-Gurte, Angebote ab 8500.— DM. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 671

Alle Opel kauft bar

Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11/29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01. 65 488 H

Opel GT-A-L, schwarz-gold, Bj. 70, 77, 35 000 km, TÜV 76, Kotfl. verbr., 7" Ronal, 195/70 HR 13, Ölkühler, Weber, Radio-Stereo-Cass. u. viel Zubeh., gegen Höchstgeb. abzugeben. R. Gaus, 33 Braunschweig, Jenastr. 7. 65 672

Mehrere Opel Diplomat und Admiral, Bestzust., viele Extras, verk. preiswert. Tel. 02 11/42 69 53 od. 42 69 60. 65 463 H

PHOENIX

Stahlgürtel-Reifen

2010 S · 195 HR 14 tbi
speziell empfohlen für
ADMIRAL+DIPLOMAT



Bei Ihrem
Reifen-
fachhändler

Original Steinmetz-Commodore, zu verk., alle Besonderheiten, orig. eingetragene, wie Schalensitze ohne verstellbare Rückenlehne, Überrollbügel, alle Reifengrößen von 165x14 bis 245x14 und Racings, 210 PS u. vieles andere mehr. Preis DM 8500.—. Tel. 02 71/5 17 80. 65 675

Admiral 2,8 S, Bj. 72, 55 000 km, Mot. neu 10 000 km, weg. Italienumzug sof. zu verkauf. J. Kuboschek, Via Luino, I-032 Lavena-Ponte Tresa. 66 053

TUNING kann auch preiswert sein! Alle Kits und Zubehör TÜV-abgenommen oder ABE. Gesamt-Katalog gegen 1,— DM (in 10er Briefmarken).

LEXMAUL

OPEL
TUNING

6232 Kelkheim, Bergstr. • 0 61 95/7 32 11

Ascona 16 S, Bj. 70, 10 000 km, 2000.— DM. D. Schwarz, 464 Wattenscheid, Saarlandstr. 47. 65 673



1900 GT-A-L, Bj. 8.69, TÜV 76, Farbe schwarz-gold, Breitspur Ronal-Felg., 7" 13, Kleber GTS 195-13", Motor 112 PS, L-Lankrad, Stereo-Anlage, VB 5600.— DM oder Tausch gegen 2 Liter Alfa Spider, Bj. 1974, Wertausgleich. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 443

OPEL Barankauf 06 11 / 28 51 44

Manta Gr. II, Bj. 71, 63 000 km, eingetr. 103 PS, 2 Weber Doppelvergaser, verst. Nockenw., Schalens., Käfig, Hosentr., 1 Satz 235" und 1 Satz 195" Leichtmetallfelg., evtl. Zubeh., 5-Ganggetr., Kupplung u. Batt. 500 km alt, lt. Rechn. wegen Motorschaden meistbietend zu verk. L. Ante, 5789 Züchen, Hauptstr. 100, Tel. 0 29 81/5 41. 65 678

Opel Manta 1900, Bj. 73, Langstreckenfahrzeug, 28 000 km, TÜV 3.77, technisch u. optisch in erstklassigem Zustand, für 8900.— DM zu verkaufen, oder Tausch mit gleichwertigem BMW. Tel. 0 29 41/83 61, App. 3 33, v. 7-17 Uhr. 65 670

MANTA GT/E, 10.74, ca. 12 000 km, signalgrün, Vinyl., SSD, get. Verb.-Glas, Scheel-Sitz, heizb. Hecksch., Scheinw.-Wischer, Neb.-Scheinw., Autom.-Gurte, Öltemp., 2 Hecklautspr., 2 Talbots, wegen Kauf v. Firmenwagen für DM 12 900.— (NP DM 16 500.—) Ende Juli zu verkaufen. Opt. u. techn. einwandfrei! Tel. 0 57 32/23 59. 65 676

Suche Unfall-Kadett ab 70 gegen bar. Tel. 02 31/52 47 57 ab 18 Uhr. 65 432

Rekord 1900 Sprint-Anlage m. Kopf u. Doppelverg., 106 PS, 280.— DM. T. Wirtz 0 21 51/30 31 41. 65 668

Kadett Rallye 1,2 i, AT-Mot. 25 000 km, viel Zubeh., DM 2700.—, F. Rombach, 7620 Titisee, Alten Weg 20. 65 674

Suche Opel Diplomat B, 5,4 i, auch unfallbeschädigt. Tel. 0 62 27/14 07. 65 364

100% kaufe jeden Opel bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/56 13 24. 65 492 H

Zu verkaufen: Opel Manta L, Bj. 74, 90 PS, 11 000 km gel. Tel. 0 61 05/7 42 13. 65 363

Verk. Rallye-Kadett 1900 Sprint, 106 PS, Bj. 68, TÜV 6.77, techn. u. opt. erstkl., neuer Motor mit 30 000 km, neuer Speziallack, Kotfl.-Verbr., 7er Ronal auf 195/70 HR 13, Scheel-Schal.-Lieges., Überrollb., Lederlenkr., alles TÜV-eingetr., VB DM 4300.—. Tel. 0 89/6 12 43 01. 65 545

Ascona 19 SR, Bj. 71, 78 000 km, Mot. + Getr. 0 km, Steinmetz, 145 PS, 5-Gang, Kotfl.-Verbr., 235er ATS, alle Extras, opt. Gr. II-Rallye eingetr., Preis VB, nehme Kleinwagen in Zahlung. Tel. 0 22 34/7 20 50 nach 19 Uhr. 65 704

GT/J 1900, 72, ca. 42 000 km, viele Extras, DM 7800.— bar, unverzollt. Tel. 0 57 66/5 96. 65 361

Ascona 19 SR, Bj. 73, grün-met., Vinyl., 195 DM 7400.—, suche Unfallw. Tel. 0 51 93/77 93. 65 362

Kadett, 7.72, 38 500 km, Rad., Kotflügelverbr., Bilst. etc., (alles TÜV), keine Wettbew., 1a Zust., VB 5450.— DM. Tel. 06 11/45 30 55. 65 365

GT/J 1900, Bj. 72, TÜV 3.76, VB DM 8300.—. Tel. 0 49 44/4 17 ab 19 Uhr. 65 874

Opel Super Ascona, Bj. 73, 29 000 km, 109 PS, Weber Doppelvergaser, verändert. Fahrwerk, 235er Reifen, Ronalfelgen, Kotflügelverbreiter., Überrollbügel, Tripmaster u. weiteres Interess. Zubeh., Eine echte Gelegenheit für 9980.— DM. Günst. Finanz.-Möglichkeit, Inzahlungnahme. **Bischoff & Hamel**, Hannover, Hildesheimer Str. 14, Tel. 80 08/2 88, Herr Saupe. 65 942 H

Commodore GSE Coupé, Bj. 70, Anh.-Kuppl. 3700.— DM. T. Wirtz 0 21 51/30 31 41. 65 667

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL

Unser umfangreiches Sportwagen-Angebot umfasst Neu- und Gebrauchtwagen vom 914 bis zum Turbo. Wir bieten Porsche schon ab DM 5000.— an bis zu Spitzenmodellen, die nur wenige Wochen alt sind. Auch Vorführwagen. Alle Fahrzeuge mit Garantie und 2 Jahre TÜV-frei. Inzahlungnahme und Finanzierung möglich. Bevor Sie sich entscheiden — rufen Sie uns an!

JELENDHAHLER STR 245 TEL (0202) 705070

Panther

Panther J 72 V12, einmalig schönes und seltenes Fahrzeug, bisher nur 2 in Deutschland zugelassen, Farbe schwarz, weiße Lederausstattung und Extras, 1400 Überführungs-km, keine Kfz-Brief-eintragung, TÜV-abgenommen, weit unter Listenpreis abzugeben, Verkauf durch Firma EUROWILLI-THOM Liechtenstein, Anfr. Hamburg Tel. 0 40/8 50 28 92. 65 993

Peugeot

Freier Import - Ihr Preisvorteil

EG-Importe A. Semrau, 415 Krefeld 1, Ostwall 44, Telefon 0 21 51 / 2 45 09

Peugeot 204, Bj. 73, TÜV 6.77, Extras, VB 5150.— DM. Tel. 0 91 35/80 43. 65 899

504 Coupé, Bj. 5.74, 51 000 km, braun-metallic, alle Extras, 13 100.— DM (Neupr. inkl. Extras 21 000.— DM), Tel. 0 52 31/2 54 67 zu erfr. Feddema 8-12 Uhr. 65 679

Peugeot 504 Coupé, 6.73, TÜV 6.77, dunkelrot, Gurte, Nackenst., Blaupunkt, Frankf., VB 11 500.— DM, verk. Krefeld, Tel. 0 21 51/39 98 80 ab 21. 7. 75. 65 680

Pontiac

225 PS, grün mit schwarzem Vinyl-Dach, Automatik, 74er Modell, Zustand Neuwert, erste Hand, unfallfrei, 14 000 km, Fahrzeug direkt vom Besitzer gegen bar für DM 16 000.— u. MwSt. abzugeben. Sanders & Gerards, 4056 Schwalmtal 2, Mührather Mühle, Tel. 0 21 63/29 44. 65 393

Porsche VW-Porsche

Wir kaufen gebrauchte Porsche 911

Hannover
Vahrenwalder Str. 193
05 11 / 63 13 38

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

911 S-Motor, 39 000 km, 2200.— DM; 912 5-Gang-Getriebe, 700.— DM. Tel. 0 22 02 / 3 15 92. 65 278

911, Jubiläumsmodell, Bj. 9.74, leichter Heckschaden, DM 19 500.—, Tel. 07 11 / 61 12 28. 65 758 H

Suche Carrera-Unfall ab Bj. 74. Tel. 0 22 21 / 62 35 13. 65 375

PORSCHE 911 UNFALLWAGEN GESUCHT
Tel. 0 64 41/6 14 96 und 4 45 63 65 994

Porsche-Mot. 2,2 I/E, 40 000 km, kompl., Stoßstange Carrera vorne, Krümmer 911, Spoiler 1975 hinten, VALVO-LINE Racing-Oil. Tel. 0 61 73 / 6 38 15 oder 58 15. 65 775

PORSCHE DÜSSELDORF

Gebrauchtteile — Service — Unfallankauf
T. 02 11/76 77 50 u. 79 32 47, Elbruchstr. 14

75er 911-Coupé, hellgelb. Tel. 0 27 71/52 63. 65 686

911 E, 2,4 i, Bj. 72, weiß, Sportomatic, Radio, 72 000 km, DM 12 800.—, Tel. 0 75 22 / 63 00. 65 764 H

Suche defekt. SC-Motor. Tel. 0 21 42 / 3 20 28 nach 18 Uhr. 65 776

Porsche Bar-Ankauf
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69 65 475 H

Porsche 911 Targa, Bj. 4.75, 15 000 km, gelb, sehr viele Extras, NP 33 700.—, VP 25 000.—. Tel. Wuppertal 30 24 33. 65 681

Verkaufe 911 E, Bj. 69/70, S-Ausst., werksgepflegt, Zweitwagen, ca. 70 000 km, viele Extras, TÜV 3.77, Dr. Disser, 725 Leonberg, Döbelstr. 43. 65 682

911, Bj. 68, TÜV 11.75, Motor 130 PS u. 5-Gang-Getr., ca. 45 000 km, mit div. Extras für Bastler od. z. Ausschl., für 4200.—. Tel. 0 71 64 / 33 88 ab 16 bis 20 Uhr. 65 684

Alle Porsche kauft bar

Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11/29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01. 65 489 H

356 A, Bj. 57, 60 PS, SSD, 10.74, fachmännisch restauriert (weiße Karosserie), TÜV 10.76, zu verk. Tel. 0 61 72 / 60 51 App. 32, ab 18 Uhr — / 3 54 33. 65 685

911 T, 2,2 i, 70, 62 000 km, 5-Gang, weitere Extras, VB 8450.—, Tel. 02 41 / 3 61 21. 65 689

Porsche 911 T Coupé, 2,4 i, Bj. Mai 72, Garagen-Zweitwagen, handgepflegt, unfallfrei, S-Paket, Heck- + Front-Stabilis., 7-Zoll-Felgen, tiefergelegt, Kas-setten-Stereo-Anlage, einmaliger Zustand, DM 18 500.— VHS, 50 000 km. Tel. 0 62 57 / 24 19. 65 690

911 S, Bj. 72, 61 000 km, Kotflügelverbreiterung v. 7", h. 9", elektr. SSD, Konis, Sperrdiff., Schalensitze, 100-l-Tank, 5-Gg., 130 PS L-Motor, 11 950.— DM. Tel. 0 21 07 / 37 67. 65 691

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur

Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. D. Schreiner, 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42 / 65 60

Carrera RS, 73, 77 000 km, Bestzust., gegen Höchstgebot, Standort Witten/Bamberg. Zuschr. u. Chiff. A 15/65 741

911 T Targa 2,4, 4.73, alle Extr., 52 000, unfallfrei, Scheckheft, VP 18 800.—. Tel. 02 21 / 41 83 49 ab 20 Uhr. 65 376

911, 72, 5-Gg., o. Mot., DM 8500.—, 2,4-l-Rumpfmotor, 1500.—, 5 S-Felgen mit Reifen 80%, 1200.—. Tel. 0 68 67 / 3 43. 65 379

Motoren, 356, 911 und Teile verk., suche Motoren u. Wagen. Tel. 0 61 51/7 87 23. 65 522

Gebrauchte Porsche

ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. **M. FREISINGER & Co.**
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2
Telefon 07 21 / 59 26 61

Tel.		Sportwagenzentrale	
0	PORSCHE	Walter Knebel	5
2	HÄNDLER	S I E G E N	9
7		Preiswerter Vorführwagen	2
1		911 Coupé, gelb, 7000 km, reichhaltiges Zubeh., Neupreis DM 34 670.—, Vorführwagenpreis DM 29 500.—, Diverse Lagerwagen kurzfristig lieferbar.	1

TEBERNUM-PORSCHE-GEBRAUCHTEILLAGER

911/912 + 914: 2 Liter- bis 2,7 Liter-Motoren

Richten Ihren Unfall-Porsche auf unserer Gillette-Richtbank

Suchen UNFALLWAGEN

415 Krefeld, Cracauerstr. 26, Tel. 0 21 51 / 2 15 16 65 530 H

Porsche VW-Porsche

PORSCHE - REIFEN

185/70 VR 15 Pirelli CN 72 DM 119,-
185/70 VR 15 Goodyear G 800 Gr. Prix
mit weißer Reliefschrift DM 159,-
185/70 VR 15 Dunlop SP Sport Super DM 173,-
185/80 VR 15 Dunlop SP Sport Super DM 239,-
inkl. 11% MwSt. per Nachnahme, frachtfrei ab
4 Stück. Fritz Ihle, Reifenhandel KG,
757 Baden-Ost, Tel. 0 72 21 / 6 16 36

Suche für 911 2,2- bis 2,7-Motor, mögl.
nicht über 30 000 km gelaufen. Zuschriften
mit Preis an Rolf Zeller, 6 Frankfurt/M.,
Habsburger Allee 58, 65 382

Kaufe guterh. u. neuwert. Pkw bar
Auto-Nitsche, T. 07 11 22 56 11
65 517 H

Porsche Export
Ich suche dringend gepfl. Porsche,
evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89
65 514 H

Gebrauchteile aller Typen am Lager
Unfallwagen gesucht
M. Freisinger & Co.
Porsche-Gebrauchteilager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Wald-
weg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

PORSCHE-REIFEN

185/HR 15 UNIROVAL 96,-
185/70 VR 15 KLEBER 119,-
185/70 VR 15 DUNLOP SP 57 144,-
DUNLOP S. SPORT 175,-
MICHELIN XWX 198,-
215/60 VR 15 DUNLOP SUPER SPORT 239,-
frachtfrei ab 4 Stück. - Versand per Nachnahme
Reifen-Höfken, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62 oder 75 42

911-Motoren verk. Tel. 08 11 / 49 19 58
65 532 H

Motoren für 356, 912 u. 911 sowie
andere Porsche-Teile zu verkaufen.
Suche defekte Motoren u. Unfall-
wagen. Tel. 0 21 61 / 19 90 96.
65 529 H

Suche 356 Cabrio

In gutem Zustand (evtl. ohne oder mit
VW-Maschine) baldmöglichst zu kaufen.
Frank Dlem, 7141 Freiberg, Bil-
fingerstr. 18, Tel. 0 71 41 / 7 13 16 ab
17.30 Uhr. 65 367

Verkaufe 914/6-Zylinder-Motor, 2 l, 110
PS, 5000 km, VB 5000,- DM. Telefon
0 74 73 / 78 35 nach 18 Uhr. 65 368

Porsche - Krefeld KANNACHER

Gebrauchteile

Suche Unfallwagen

Telefon 02151/26977

4 Minilite-Felgen für Porsche, 7 x 15,
für 600,-; 1 Abarthanlage (4-Rohr) für
Porsche, für 200,- zu verkaufen. Tel.
07 61 / 3 17 77. 65 374

Leider! 914/4, 85 PS, 3.74, 7000 km,
unfallfrei, viele Extras, wegen Dienst-
wagen zu verkaufen, VB DM 13 000,-,
Tel. 02 02 / 50 74 44. 65 371

Porsche-Motor, 75 PS (4 Zyl.), 0 km,
werkgeprüft, mit Garantie, für 1800,-
zu verk. Tel. 07 31 / 3 73 54. 65 469

SUPER- ANGEBOT

Heckflügel: 74er Ausf. kompl. Haube
Spoilerstoßstange Carrera-Ausf.
Kotflügelverbr. kompl. Satz
Bausatz kompl. 1200,- DM
einschl. 11% MwSt. Tel. 0 28 53/23 11 H

PORSCHE sucht dringend gegen bar

Tel. 07 11 / 23 29 08. H

914/2.0, 9.73, 20 000 km (keine Streu-
salzberührung!), Topzust., S/C-Paket,
get. Scheib., Stereo-Anl., Alu-Felg.,
Metall-Sonderlackierung blau, VB DM
14 500,-. GREBE, Sgn., Tel. 02 71 /
33 50 16. 65 459 H

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN
SPOILER, STOSSTANGEN, UM-
BAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98.

65 513 H

Verkaufe für Porsche 4 Leichtmetall-
felgen, Druckguß, 6 J x 15, mit Reifen
185/70 VR 15, billigst. Tel. 0 23 73 /
8 15 88. 65 373

4 Porsche-6"-Alu-Felgen zu verk., DM
500,-. Tel. 02 41 / 52 61 34. 65 577

Porsche-Kannacher verk. 917-Brems-
anlage, Preis 7000,- DM. Tel. 0 21 51 /
2 69 77. 65 534 H

911-Motoren ständig 20-25 ge-
braucht von 2 l bis 2,7 l auf Lager,
mit Garantie. Tel. 0 21 51/2 15 16.
65 531 H

Porsche 911 T Coupé, Baujahr 1973,
erstklassiger Zustand, Farbe: Bahia-
rot, 80 000 km, reichhaltiges Zubehör,
Neupreis: DM 36 000,-, im Kundenauf-
trag zu verkaufen für DM 15 900,-.
Tekampe & Fisser, Volkswagenhänd-
ler, 4290 Bocholt, Münster Str. 145-
149, Tel. 0 28 71 / 1 33 48 / 49. 65 456

Suche Carrera (u. M geg. Baustatik d.
Ing.-Büro). Zuschr. unt. Chiffre
A 15/65 444

Suche Blechteile 356 B/C Cabrio.
Voss, T. 0 89 / 60 00 48 93 od. 68 26 72.
65 370

100% Kaufe jeden Porsche bar ab
Bj. 63. Tel. 07 11/56 13 24.
65 493 H

Porsche 911 T Coupé, 9.71, 93 000 km,
alle Extras, blutorange, 12 000,- DM.
Tel. 0 63 21 / 34 12. 65 372

SUCHE PORSCHE 911 Coupé 2,7 geg.
bar bis DM 22 000,-. T. 0 21 23/6 20 25.
65 369

2 LM-S-Felgen 6" à 120,-, 2 Brems-
sätze à 40,- DM. Tel. 02 01 / 48 08 15
nach 19 Uhr. 65 377

Porsche 911 T, 73, original 48 000 km,
condagrün, LM-Felgen, Lederausst.,
mit Recaros, absoluter Bestzustand,
v. Privat DM 18 800,-, evtl. Inzahlung-
nahme möglich. Tel. 0 61 05 / 88 02.
65 380

4 5 1/2"-S-Felgen à DM 100,-, 2 hint.
Stoßstangenenden (2 l) à DM 25,-.
Tel. 0 51 21 / 8 33 55 ab 19 Uhr. 65 381

Verk.: 356 SC, Bj. 64, Unterbodenschä-
den, Motor, Getriebe, Felgen (5-Loch
verchromt) u. Kaross. auch einzeln,
VB 1050,-. T. 0 22 21 / 35 27 00. 65 688

356 B, TÜV abgelaufen, Rostschäden,
Motor + Getr. in gutem Zust., VB DM
1700,-. Tel. 07 11 / 38 28 26. 65 683

Suche Targa 2,4. Tel. 05 21 / 8 44 44.
65 678

911-Karosserie 2,4 l, viel Zubehör, DM
8200,-, evtl. Eintausch. Tel. 0 63 31 /
38 35. 65 897

911 E, 70/77, Extras, Topzustand, DM
8800,-. Tel. 02 11 / 46 11 23 abends.
65 890

911 T Targa, Bj. 5.71, unfallfrei, TÜV
77, Radio, S-Ausst., Colorgl., LM-Fel-
gen usw., DM 12 800,-. P. Scheibel-
hut, 6401 Hainzeln/Fulda, Koppelweg.
65 894

Porsche-Teile: 1 Motor kpl., 2 l, DM
950,-; 1 Teile-Motor, 2 l, kpl. zerlegt,
DM 750,-; 4 St. 7"-S-Felg., DM 600,-;
2 St. 6"-S-Felg., DM 250,-; 1 Tripmas-
ter, DM 150,-. Tel. 07 11 / 52 25 12
oder 0 71 21 / 3 55 31. 65 898

Porsche 912, Bestzustand, rost-
freie, gepflegte Ausführung,
neuer Lack, lichtweiß, werks-
mäßige Checks, Instandhal-
tungsbelege vorhanden, Radio,
XAS-Bereifung, TÜV 5.77, VB
DM 6200,-. Tel. 07 11 / 58 60 08
(Stuttgart) ab 18 Uhr. 65 925

356 C CABRIO, Bauj. 65, TÜV 5.77,
techn. u. opt. 1a, DM 7300,-. Tel.
09 31 / 7 74 86. 65 893

Suche VW-Porsche, evtl. auch beschä-
digt. Tel. 05 21 / 6 78 42 od. 0 52 07 /
45 41. 65 342

911 T, 2,2 l, Bauj. 71, TÜV 5.77, sehr
guter Zustand, rot, 135 000 km, DM
11 800,-. Tel. 0 26 03 / 49 80. 65 889

Suche sof. 911, 2,7 l, mögl. v. Werka-
angehörig., Barzahlung. Tel. 0 23 54 /
20 08. 65 891

356-C-Motor, 75 PS, nach Überholung
28 000 km gelaufen, für DM 500,- zu
verkaufen. B. Spörke, 288 Brahe/Utw.,
Paul-Brodek-Str. 25. 65 892

Verkaufe 911 T 2,4 l, Bj. 3.73, mit viel-
en Extras, 37 000 km, VHB 21 500,-,
Tel. 02 02 / 59 25 63 ab 18 Uhr, oder
02 02 / 64 25 25 bis 17 Uhr. 65 893

912, Motor 9000 km, gen.-überh., neu
lack., met.-braun, Stereoanl., TÜV
7.76, 4150,- DM. Tel. 0 23 81 / 2 99 65.
65 884

4 ATS 6 x 15, 4-Loch, DM 400,-. W.
Gründl, 8781 Schwarzelbach 132. 65 895

1 VW-Porsche-Motor 914/6 (n. Nocken-
wellen) m. Getr. geg. Höchstgeb. zu
verk. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 926

Porsche-Mann gesucht von sportl. jg.
Dame, 25/168/50, Raum F., der eben-
so rennbegleitet, aufregend u. ledig
ist. Zuschr. unter Chiffre A 15/65 927.

Carrera RS 2,7 l, weiß/blau, Bj. 5.73,
38 000 km, Recaro-Ledersitze, Becker-
Stereo-Anlage m. Cass., techn. u. opt.
hervorragend. Zustand, unfallfrei. Tel.
08 31 / 5 17 91. 65 876

Porsche 356 B S 90 Cabrio, in neu-
wertigem Zustand, Motor 30 000 km,
an Liebhaber abzugeben. Zuschr. unt.
Chiffre A 15/65 877

Porsche-Motor 2,7 l, 150 PS, 5000 km,
zu verkaufen. Tel. 0 82 31 / 53 25.
65 879

Excellenter 356 B, TÜV 6.77, US-Ausf.,
Kofferset usw., n. Gebot. T. 0 21 72 /
5 17 55. 65 880

Suche sofort oder später 911 Coupé,
2 bis 2,4 l, Bj. 69 bis 71, mögl. Color-
glas, 5-Gg.; BMW 2000 CS, TÜV 6.77,
sehr gepfl., muß mit DM 4800,- in
Zahlung gen. werden. ISBANER, 77
Singen/Htwl., Langenrain 24/3. 65 881

Porsche 911 E Coupé 2,4, Bj. 1973, rot,
28 000 km, Garagenweg, neu bereift,
get. Scheiben, Stereo-Cass., 5-Gang,
Recaro, Stabs, Carrera-Lenkrad, 1a
Zustand, DM 20 000,-. Tel. 0 58 21 /
25 42 / 28 35. 65 882

356 B, Bauj. 61, 45 PS-VW, TÜV 10.76,
DM 2350,-. H. Thörmer, 67 Ludwig-
hafen/Rh., Wildermuthstr. 33. 65 885

914/6 AT-911-S-Motor, Extras, 7800,-
DM VB. Tel. 0 57 31 / 5 15 36 n. 18 h.
65 886

Porsche-Teile: 1 Heckspoiler 75er mit
Gummi 750,-; 1 Frontspoiler 73er
235,-; 1 Heckspoiler 73er 270,-; 1
Satz Verbr. Kotfl. 73er 350,-; 1 Motor
u. Getriebe/Schalt-Schutz Alu 150,-; 1
Satz Stoßdämpfer 914, hinten Konl,
neu, 200,-, Teile auf Anfrage. P. No-
wak, Tel. 06 11 / 30 31 47. 65 800

Verk. 4 Stück 7"-S-Felgen, 49 mm Ein-
pr., mit 4 Reifen 215/60 VR 15, 1200,-
DM. Tel. 0 57 31 / 5 15 36 nach 18 Uhr.
65 887

Targa 911 S, Sportom., Bj. 68, 6900,-
DM. Tel. 0 53 61 / 6 66 77. 65 888

911 E Targa, Bj. 70, Sportsitze, Radio,
S-Ausstattung, Bestzustand, zu ver-
kaufen. Tel. 0 71 50 / 49 15. 65 378

Privat sucht 911, Unfall od. ohne Mo-
tor. Tel. 02 41 / 1 48 71. 65 896

Gebrauchteile günstig abzugeben.
Tel. 0 64 41 / 4 45 62. 65 995

90- und 75-PS-Motoren zu verk., suche
def. Motor. T. 06 11/49 19 58. 65 533 H

Porsche 356 C, Bj. 64, Cabrio u. Hard-
top ohne Motor, DM 980,-, oder mit
VW-Motor, DM 1100,-, mit div. Einzel-
teilen, zu verk. Tel. 0 29 32 / 2 74 64.
65 677

Suche 911 T o. Motor u. Getriebe, ab
Bj. 70, Tausch evtl. gegen Pontiac
Firebird, Bj. 70, 2 J. TÜV, nehme auch
Totalschaden. A. Weller, 5 Köln-Kalk,
Markt 30. 65 851

Renault

Renault Alpine 1600 Si

Gepflegte Vordrührwagen: Renner-
probtes Sportcoupé, Spitze ca.
205 km/h, 1,6 l, Benzineinspritzung,
124 PS, 5-Gang-Getriebe, 4 Scheiben-
bremsen, 4 Halogen-Scheinwerfer.
Robuste Mittelrohr-Rahmenkonstruk-
tion. TÜV-abgenommen.

Deutsche Renault AG,
Sportwagenverkauf
504 Brühl 1, Tel. 0 22 32/7 32 54

R 5 LS Pokal-Fahrwerk (Bilstein, Stab-
is, Drehstäbe) gesucht. W. Baron,
882 Gunzenhausen, Buchenweg 2.
65 901

Renault Alpine 1300, Vordrührwagen,
mit vielen Extras, Bauj. Nov. 74. Tel.
0 62 58 / 23 52. 66 010 H

R 8 Gordini-Motor, neuw., preisgünst-
ig zu verk. R. Becker, 6837 St. Leon-
rot, Bahnhofstr. 30. 65 900

Liebhaverstück! Renault Caravelle,
Bj. 65, günstig zu verk., guter Zust.,
Verdeck u. Hardtop u. Scheibenbr. u.
Halogenscheinw. Tel. 0 74 31 / 22 64.
65 384

145-PS-Alpine-Motor, 1598 ccm, 3000
km, Neupr. 11 000,-, kompl. 5500,-,
Tel. 02 09 / 3 21 84. 65 387

R 5 1300, Gr. 2, Langstreckenkawagen,
TÜV-abgenommen, mit allem Renn-
zubehör, zu verk. Tel. 0 21 66 / 5 94 92.
65 388

Suche Alpine 1600 Si bis 17 000,- DM,
gebe A 112 Abarth, 2.75, in Zahlung.
Tel. 0 55 22 / 45 15 ab 19 Uhr. 65 385

ALPINE A 310, rot, 28 000 km. Tel.
07 31 / 2 10 21 oder ab 18 Uhr 0 73 04 /
25 59. 65 386

Renault Alpine 1300, Ausstattungs-
wagen, blau-met., DM 16 800,-. Renault-
Lofi, 6580 Idar-Oberstein, Brücken-
weg 6, Tel. 0 67 81 / 3 13 33. 65 766 H

4 Ronal 5 1/2 J 13, Dreiloch Renault,
mit 185/70 X 13 V10 GTS, zu verkauf.
Tel. 0 68 94 / 5 16 68. 65 692

Suche Alpine 1300 od. 1600, auch un-
fallbeschädigt, für ca. 2800,-. Zuschr.
unter Chiffre A 15/65 693

Tausche Alfa GS 1,6, 72, 1a, LM-Felg.,
geg. R 5 LS, evtl. Pokalw. m. Wert-
ausgl. Tel. 09 11 / 63 86 82 ab 18 Uhr.
65 694

Tausch! TR 6 PI, 123 PS, Bj. 73, 40 000
km, Overdrive, neue Lackier. d.-met.,
185er 2 Wochen alt, Stereo-Radio +
Stereo-Cassettenr., Hosenträg.-Gurte,
opt. + techn. 1a, TÜV 77, geg. Renault
Alpine 1300 od. 1600 + Wertaussgleich.
Tel. 02 41 / 3 20 81. 65 695

Renault Alpine 1300, Ausstattungs-
wagen, blau-met., DM 16 800,-. Renault-
Lofi, 6580 Idar-Oberstein, Brücken-
weg 6, Tel. 0 67 81 / 3 13 33. 65 766 H

4 Ronal 5 1/2 J 13, Dreiloch Renault,
mit 185/70 X 13 V10 GTS, zu verkauf.
Tel. 0 68 94 / 5 16 68. 65 692

Suche Alpine 1300 od. 1600, auch un-
fallbeschädigt, für ca. 2800,-. Zuschr.
unter Chiffre A 15/65 693

Tausche Alfa GS 1,6, 72, 1a, LM-Felg.,
geg. R 5 LS, evtl. Pokalw. m. Wert-
ausgl. Tel. 09 11 / 63 86 82 ab 18 Uhr.
65 694

Tausch! TR 6 PI, 123 PS, Bj. 73, 40 000
km, Overdrive, neue Lackier. d.-met.,
185er 2 Wochen alt, Stereo-Radio +
Stereo-Cassettenr., Hosenträg.-Gurte,
opt. + techn. 1a, TÜV 77, geg. Renault
Alpine 1300 od. 1600 + Wertaussgleich.
Tel. 02 41 / 3 20 81. 65 695

Renault Alpine 1300, Ausstattungs-
wagen, blau-met., DM 16 800,-. Renault-
Lofi, 6580 Idar-Oberstein, Brücken-
weg 6, Tel. 0 67 81 / 3 13 33. 65 766 H

4 Ronal 5 1/2 J 13, Dreiloch Renault,
mit 185/70 X 13 V10 GTS, zu verkauf.
Tel. 0 68 94 / 5 16 68. 65 692

Suche Alpine 1300 od. 1600, auch un-
fallbeschädigt, für ca. 2800,-. Zuschr.
unter Chiffre A 15/65 693

Tausche Alfa GS 1,6, 72, 1a, LM-Felg.,
geg. R 5 LS, evtl. Pokalw. m. Wert-
ausgl. Tel. 09 11 / 63 86 82 ab 18 Uhr.
65 694

Tausch! TR 6 PI, 123 PS, Bj. 73, 40 000
km, Overdrive, neue Lackier. d.-met.,
185er 2 Wochen alt, Stereo-Radio +
Stereo-Cassettenr., Hosenträg.-Gurte,
opt. + techn. 1a, TÜV 77, geg. Renault
Alpine 1300 od. 1600 + Wertaussgleich.
Tel. 02 41 / 3 20 81. 65 695

Renault Alpine 1300, Ausstattungs-
wagen, blau-met., DM 16 800,-. Renault-
Lofi, 6580 Idar-Oberstein, Brücken-
weg 6, Tel. 0 67 81 / 3 13 33. 65 766 H

4 Ronal 5 1/2 J 13, Dreiloch Renault,
mit 185/70 X 13 V10 GTS, zu verkauf.
Tel. 0 68 94 / 5 16 68. 65 692

Suche Alpine 1300 od. 1600, auch un-
fallbeschädigt, für ca. 2800,-. Zuschr.
unter Chiffre A 15/65 693

Tausche Alfa GS 1,6, 72, 1a, LM-Felg.,
geg. R 5 LS, evtl. Pokalw. m. Wert-
ausgl. Tel. 09 11 / 63 86 82 ab 18 Uhr.
65 694

Tausch! TR 6 PI, 123 PS, Bj. 73, 40 000
km, Overdrive, neue Lackier. d.-met.,
185er 2 Wochen alt, Stereo-Radio +
Stereo-Cassettenr., Hosenträg.-Gurte,
opt. + techn. 1a, TÜV 77, geg. Renault
Alpine 1300 od. 1600 + Wertaussgleich.
Tel. 02 41 / 3 20 81. 65 695

Renault Alpine 1300, Ausstattungs-
wagen, blau-met., DM 16 800,-. Renault-
Lofi, 6580 Idar-Oberstein, Brücken-
weg 6, Tel. 0 67 81 / 3 13 33. 65 766 H

4 Ronal 5 1/2 J 1

10/15/25

Sportfahrer-Lehrgänge

FAIRNESS, RITTERLICHKEIT AM VOLANT, AKTIVE FAHRSSICHERHEIT UND REAKTIONSSCHNELLIGKEIT GIBT IHNEN DER „Intern. Sportfahrer-Lehrgang“ der SCUDERIA HANSEAT vom 10.—13. Sept. 1975 auf dem Nürburgring.

Das gilt für „Normalverbraucher“ und für sportlich Ambitionierte.

Anfragen an: Sekretariat Süd: Elfi Tiefelke, 8221 Inzell, Zwiesselstr. 5, Tel. 0 86 65/74 32, Sekretariat Nord: Annemarie Rathjen, 2 Hamburg 50, Kieler Str. 20, Tel. 0 40/85 78 47

Sportwagen

Wegen Aufgabe d. Motorsp. v. Priv. i. Auftr. zu verk.: Escort RS 2000, opt. Gr. I, v. SG Stgt. n. neuestem Stand rallyvert., EZ: 7.9.74, ca. 8000 km, NP DM 25 000.—, Preis n. Vereinbar. Tel. 0 71 71 / 50 35, Herr Scheurle.

100% Kaufe jed. Auto ab 67, auch Sport- u. Jahresw. Telefon 07 11/56 13 24.

Super-Seven

super seven general-import knitter automobile essen
brd
service werkzeuge schrauben personalisierte ersatzteile kollagen sofort lieferbar preis ab 16 900 DM inkl. ILL



telefon 0201/230606

Thurner

Thurner RS-R, 74, Spezialrennaustrüstung, 1300 ccm, Straßenzulass. mögl., 3000 km, Neupr. 21 500.—, VB 16 000.— DM. H. Pohlandt, 799 Friedrichshafen, Pacellistr. 25, Tel. 0 75 41 / 6 11 27 od. 2 21 47.

Toyota

Suche Toyota-Unfallwagen, alle Modelle. Tel. 06 31/6 49 75 und 6 10 17.

Neuer Formel-3-Toyota-Motor zu verkaufen. Tel. 0 80 31 / 62 42. 65 769 H

Toyota, Celica ST, 26 000 km, TÜV 77, Bj. 73, mit Radio, 185 SR 13-Reif. neu, H4-Leuchten, für 7200.— zu verkaufen. Tel. 0 52 33 / 73 13. 65 401

Triumph

FREIER IMPORT

Triumph — MG — Jaguar und andere TR 6 PI noch fabrikneue lieferbar

EG-Importe A. Semrau, 415 Krefeld 1, Ostwall 44, Telefon 0 21 51 / 2 45 09

Triumph-Barankauf 0711/732669 65 477 H

Minipreise für gebrauchte Teile. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 65 511 H

TR 4 A, TÜV 4.77, Neulack grün, ohne Rost, VB 4600.— DM, od. Tausch TR 3, MGA, MGB, GT, Frosch, AH 3000. Tel. 0 82 23 / 4 88. 65 708

MK 3, Bj. 70, 44 000 km, Zweitwagen, sehr gepf., DM 7000.—. Tel. 05 61 / 40 36 70 ab 14 Uhr. 65 780

Suche TR 5 od. 6, einwandfr. Zust., 1. Hand, bis 50 000 km, unfallfrei. Ang. erbeten: S. Schramm, 8 München 90, Brunnsteinstr. 6. 65 774

British Car Centre H
Triumph-Gebrauchte zu verk. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

Spitfire MK/IV S, 9.74, 10 000 km, alle Extras, z. Listenpr. T. 0 88 21 / 5 68 98. 65 999

Wer braucht Ersatz- oder Zubehörteile aus 2. Hand für engl. Sportwag. 7 Tel. 0 72 61 / 41 52 nach 18 Uhr. 65 709

TR 6 PI, 143 PS, Bauj. 73, 30 000 km, Overdrive, VB 10 200.— DM. T. 0 22 38 / 5 17 10 od. 0 22 21 / 22 54 75. 65 707

Gebrauchte
Tel. 0 29 43 / 25 86. 65 499 H

Suche Hardtop für TR 6. Tel. 02 31 / 35 07 09. 65 706

TR 6 PI, 143 PS, Overdrive, 5.72, viele Extras u. neue Teile, VB 8950.—. Tel. 02 31 / 59 53 57. 65 402

Triumph TR 6, 143 PS, royal blue, 63 000 km, allerbest. Zustand, VB 6400.— DM. Tel. 07 61 / 2 41 65. 66 022

Unfallwagen gesucht!
Tel. 0 29 43 / 25 86. 65 498 H

Unfallwagen ges. Tel. 0 62 06 / 64 26 / 7 12 70 ab 17 Uhr. 65 869

Veteranen

Rohn, Veteranen u. Ersatzteile sucht u. liefert 7 Stgt., Rosensteinstr. 32, Tel. 07 11/29 42 09

Gesucht

Hanomag-Veteranen (Vorkriegsmodelle) Pkw, Radschlepper, Kettschlepper, Straßenzugmaschinen. Angebote an: Massey-Ferguson-Hanomag Inc. & Co. 3 Hannover-Linden, Postfach 21 325 Tel. 05 11/4 59 32 35 Abtlg. Öffentlichkeitsarbeit

Alfa Romeo (1929), Super Charged Sport, 2-Sitzer, Segato, Replica Body, IV 50 cc. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 732

Opel — OLYMPIA 51 — KABRIOLET, moztartbraun, gepflegt, Garage, Karos., Fahrw., Antriebs adell. Seidenweiches Reisen. TÜV 6.77. Aus langjäh. Besitz gg. Gebot, VB 20. Dr. med Drost, 3094 Bruchh.-Vilsen, Welsch 24a. 65 720



Mercedes 1,3 L., Cabrio-Lim., Bj. 1934 im Werk auf original neu restauriert. la, DM 18 000.— zu verk., viele original Ersatztl. vorhanden. Rohn, Stgt., Rosensteinstr. 32, T. 07 11 / 29 42 09. 66 028 H

Citroen Typ A4 Cabrio-Roadster, 1a Zust., Bj. 1928, gegen Höchstang. zu verk. Zuschr. unt. Chiffre A 15 / 66 048

Daimler-Benz-Oldtimer, 6-Sitz. Pkw, Cabrio, Orig.-Modell 1929, EZ 1933, außergewöhnl. guter Zustand, fahrbereit. L. Busch, 1 Berlin 33, Richard-Strauß-Str. 2, Tel. 0 30 / 8 25 67 97. 65 412

BMW 327, Sport Cabrio (1936—39) in gutem Orig.-Zust. gut fahrbereit mit Res.-Motor u. Orig. Papier DM 15 000.—. Zuschr. unt. Chiffre A 15 / 66 049

VW 1950, TÜV 9.76, sehr guter Orig.-Zust., VB 2500.— DM. Tel. 05 31 / 32 14 32. 65 425

BMW 600, Bj. 58, TÜV 77, liebhaber-gepflegt, Radio, 4 neue Gürtelreifen, DM 2000.—. Tel. 0 22 21 / 62 57 26. 65 544

Verkaufe 170 DS zum Restaurieren oder als Ersatzteilwagen. Nicht fahrbereit, zerlegt. M. Oesterle, 7065 Winterbach, Jägerstr. 6. 65 411

MG-TC, weiß, Bj. 47, Speichenräder, günstig zu verkaufen. F. Lemmerbrook, 425 Melle, Postfach 228 od. Tel. 0 54 28 / 2 30 (abends). 65 413

Verkaufe Ford A-Modell, Bj. 1929, met.-grün, braun, guter Zustand, 2 Jahre TÜV, Preis VHS. Tel. 0 48 72 / 25 70. 65 713

11 CV B, 1950, Mot. überh., TÜV, VB 4900.— + 4 1/2% Borrani-Felgen für Fiat 500 oder 126, 150.—. Tel. 0 70 71 / 6 54 67. 65 715

Ford Taunus, Bj. 49; 1. Nachkriegsmodell, 1. Hand, Austauschmotor, resedagrün, sehr gut erhalten (Garage), Innen neuwertig, gegen Gebot Wulf Haiber, 693 Eberbach, Ledigsberg 9. 65 717

Zu verkaufen: Ford T, Bj. ca. 1917, in Teilen, DM 5500.—, Amilcar Typ GS Bj. 23/24, DM 4000.—, Porsche 356 B / 1600, 75 PS, Bj. 63 m. Hardtop, fahrbereit, DM 2200.—, Lancia Typ Appia Ila, Bj. 1957, rechtsget., DM 950.—. Die Fahrzeuge müssen restauriert bzw. überholt werden. R. Gollwitzer, Augsburg, Tel. 08 21 / 3 59 41. 65 718

Oldtimer VW, Bj. 51, guter Zustand, TÜV 8.76, 24 PS, an Liebhaber gegen Höchstangebot zu verkaufen. Zuschr. unt. Chiffre A 15 / 65 748

Suche Unterlagen (Handbücher, Werkstatth. usw. auch Kopien) über Praga-Piccolo 1934. Ersatzteile od. Anschriften von Bezugsorten (Clubs). Zuschr. an N. Haber, 8204 Brannenburg, Nußdorfer Str. 20/P 5. 65 416

11 CV, 15 CV, Ersatzteile und 11 CV Citroen, Bj. 54, erste Hand, sellene Gelegenheit. M. Guillocher, 66 Saarbrücken, Blumenstr. 40, Tel. 06 81 / 4 93 50. 65 417

Echte Rarität DB 170 Da Cabrio, 4türig (Grenzschutz), Bj. 51, TÜV 10.76 zugelassen. An Liebhaber zu verkaufen, VHB 12 000.— DM, Tel. 0 61 51 / 6 14 59. 65 419

XK 150, Bj. 58, teilrest., Technik o.k., es fehlen einige Teile, zu verkaufen, DM 6000.— oder Tausch gegen Morgan 4/4. Nach 18.00 Uhr anrufen. Tel. 04 21 / 32 65 36. 65 421

Verk. Opel P 4, Bj. 1936, Bereifung und Lackierung neu, VB DM 6000.—. C. Matschke, 511 Alsdorf/Rhl. 12, Aldenhofener Str. 19. 65 422

Gesucht: Oldtimer-Cabrio. Turnwald, 8225 Traunreut, Traunwaldener Str. 3. 65 424

300 d, Bj. 60, einwandfreier Zustand, DM 9000.—. Manfr. Eberlein, 7133 Maulbronn, Gartenstr. 24, Tel. 0 70 43 / 64 94. 65 467

Lancia Type Appia / E-Serie, Bj. 53, Berlina schöner Originalzust., fahrbereit, Aluminium-Karosserie, dkl.-rot, viele Extras, Ersatzteile, 6000.— DM. H. Siedenburger, Amstelveen-Holl., Dr. de Visserlaan 24, Tel. 0 20 / 41 47 85. 66 045

Ford T, 2sitz., 1923, vollst. rest. 8500.— DM. Reyter, 9. Rue des Jardins, Terville, 57100 Thionville. 66 046

Peugeot 301 — 1935 — mech. u. opt. sehr guter Zustand, VB 7000.— DM. Gebot an Bayle, 15 Rue J. Peirouts, F-67000 Strasbourg. 66 043

Mercedes 220 S Cabrio, Bj. 57, TÜV 8.76, ATM, DM 10 000.—. G. Modlmair, 852 Erlangen, Hartmannstr. 129. 65 909

MG TC Mod. 39, TÜV zugel., VB 10 000.—, Best-Zustand. Tel. 0 81 31 / 36 22. 65 910

Ford Eifel Roadster, Bj. 38, techn. + opt. 1a-Zustand geg. Höchstgeb. Tel. 0 64 73 / 5 62. 65 911

Original-VW-Schwimmwagenschraube gegen Gebot zu verkaufen. Zuschr. unt. Chiffre A 15/65 930

220 SE Coupé, Bj. 59, Zweitwagen, techn. + opt. einwandfrei, günstig zu verk. Finanzierung möglich. Tel. 0 60 31 / 50 02. 66 001

Lloyd Sportzweisitzer mit Roadster-verdeck, 28 000 km, TÜV 3.76, 800 c. c., sehr gepflegt, aus gesunderh. Gründen abzugeben. Zuschr. unt. Chiffre A 15/66 004

Horch, Bj. 1937, erstkl., Typ 853, 8 Zyl., Cabrio, 2 Türen, 4 Plätze, Bestzust., generalüberh. Karosserie. Farbe, Verdeck, Getriebe, Reifen und Batterie neu. Innenausstatt. Leder. Pks. 50 000.— oder Tausch gegen 300 SL m. Flügelüren in „Concursandition“. Richert, Bonn-Bad Godesberg, Gottfried-Kinkel-Str. 8. 65 921

Daimler-Benz 170 DS, Bj. 53, TÜV 76, gepflegt, DM 5800.—. Tel. 0 57 65 / 12 19. 66 003

Ford A, Bj. 1928, in bestem Zustand, Original-Motor überholt, 4-Zylinder. E. Schafheutle, 7026 Bonlanden/Filder, Gartenstr. 19. 66 007

Moto Goliath 900 E, Gutbrod 700 E, od. Teile gesucht. T. 08 21 / 52 82 10. 66 005

170 DA Polizeicabrio, Bj. 51, DM 4800.—. Tel. 0 21 72 / 4 74 41. 66 000

MG TD, Bauj. 1953, Cabrio, Rechtssteuer, grundüberholt, neu: Verdeck, Leder gepolstert und lackiert, TÜV 6.76, Liebhaberstück gegen Gebot (nicht unter 30 000.—). Zuschriften unt. Chiffre A 15/65 931

VW-Polizei-Cabriolet, Bj. 44, TÜV, geg. Gebot zu verkaufen. Tel. 05 91 / 6 36 61. 65 771

Achtung! Absolut seltenes Liebhaberstück, DKW 3=6 Saxomat, Bj. 58, im fabrikenen, einmülligen Zustand, met.-grau-weiß, neuer Motor, ca. 3000 km, TÜV 77, schweren Herzens umständehalber zu verkaufen, VB DM 8000.—. Tel. 05 11 / 80 50 25. 65 712

VW-Schwimmwagen, Bauj. 44, fahru. schwimmbereit, zu verkaufen. Chiffre A 15/65 747

Renault-Geschäftswagen, Typ 6 CV NN, Bauj. 25, guter, kpl. Orig.-Zustand, nicht unter 5000.— DM. Tel. 0 76 31 / 22 08. 65 711

Rarität! Porsche 356/10-Coupé, Bj. 52, restaurierter Bestzust., neuer rollenlag. Mot., TÜV 7.77, geg. Höchstgeb. zu verk. Chiffre A 15/65 468

Fiat TOPOLINO 500 C, Bj. 1954, TÜV 8.76, Lack, Verdeck, Motor u. innen neu, gegen Gebot ab 3800.— DM. Opel 1,2 Ltr., Bj. 1932 techn. + opt. sehr guter Zustand, gegen Gebot, ab 5500.—, Angeb. mit Tel.-Nr. Zuschr. unter Chiffre A15/65 749

Fiat Topolino, 25 Jahre alt, noch zugelassen, VB ca. 2000.—. Tel. 09 11 / 49 27 79. 65 714

Pariser Stadtbuss, Renault Typ TN4F, Bauj. 1928, in fahrbereitem Zustand, nicht unter DM 6500, zu verkaufen. Tel. 0 55 51 / 55 57 ab 20 Uhr. 65 716

300 c Automatic 55, TÜV-zugelassen, guter Zustand, dazu 300 c Ersatzteilwagen, 1 neue Hinterachse, 1 Tür. Näheres Tel. 0 22 47 / 24 48. 65 719

Suche Opel-Olympia, Bj. 50—53. Tel. 0 22 02 / 3 21 28. 65 418

Borgward TS Isabella Coupé, Bj. 60, 49 000 km, gut erhalten, aus erster Hand. Tel. 0 56 81 / 22 15 nach 20 Uhr. 65 420

Heinkel Kabine, 1958 600.— Zil, russ. Staatswagen, 1955 2000.— Maserati Quattro, 64, oh. Mot. 2000.— Austin Healey, 3000, 1962, 2500.— Chevrolet, 6 Zyl., 1930 4500.— BMW 503 Coupé, 1958, 6500.— Ferrari 250 GT, 1964, 800.— Gillet Herstal Motorrad, 800.— Tel. 0 54 03 / 25 23. 65 415

Dodge Lkw-Kasten, Bauj. 33, rest., fahrbereit, Verhdlg. DM 5000. Tel. 0 47 92 / 14 19. 65 414

Zu verkaufen: sämtliche Service-Teile zu Chevrolet 1929—1931, bitte Liste bei Adrien Dubuis, Postfach 19, 2533 Eilard, Schweiz anfordern. 66 050

Volvo

Ständig günstige gebrauchte VOLVO VOLVO-Vertragshändler 0 64 31 / 86 11

Volvo 1800 ES, 25 000 km, goldmet. Colorverglasung, Radio, Cass., wie neu, gegen Gebot ab 14 500.—, Finanzierung möglich. Tel. ab 18.00 Uhr 09 31 / 5 26 54. 65 426

Volvo-Barankauf 07 11/73 26 69 65 479 H

142, Mod. 71, 100 000 km, Bestzust., 5800.— DM. Tel. 0 95 31 / 80 81. 65 914

P 1800 S, 69, TÜV 77, Mot. 3000 km, wohl einer der Besten, Radio, Halogen, DM 7800.—. Tel. 0 41 31 / 5 18 78. 65 913

DIE FREILUFT-KÄFER...
Autos, die Spaß machen

Eine Sonderserie ganz in weiß vom
AUTOHAUS NORDSTADT
 3 Hannover Vahrenwalder Str. Ponderosa Tel. (0511) 631338

122 S, Bj. 4/70, TÜV 4.76, weiß, 8fache Bereifung u. Drehzahlmesser, VB 4000.— Tel. 0 70 43 / 23 57 65 912

Suche 1800 ES oder 164 E, nur astreine Wagen! Tel. 0 25 41 / 22 75 oder 0 25 46 / 5 77 65 710

VW

SEBRING-Sport-Auspuffanlage

— der Langzeit-Auspuff —
 mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr / 20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-genehmigt. Sofort lieferbar für VW Käfer 1200 bis 1600.

SEBRING GmbH, 6301 Heuchelheim 1, Box 25 a

Doppelvergaseranl., 32 NDIX, zu verk.
 Tel. 0 70 41/83 12 65 726

Schnelles Cabrio, 1302/72, gelb-schwarz, 75 PS, Oettinger-Anlage, Frontalkühler, Ölsumpf, 5 1/2 J/165er, kompl. Instrumentierung, Lederlenkrad, Schalensitz, alles TÜV-eingetragen, DM 6500.— VB. Tel. 0 21 61/297 78 65 919

VW Cabrio, 5.75, schwarz, Oettinger, 85 PS, alle Extras, 7000 km, zu verkaufen. Tel. 0 60 07/24 21. 65 916

VW 1302 S, Bj. 72, 2 Doppelverg., Recaro-Schalensitze, Überrollb., 4 Cibiellampen, Spoiler, ATS-Felgen, 185er Ber., Bilsteind. usw. Alles neuwertig, 5200.— DM. Boldhaus, 2 Hamburg-Billstedt, Steinfeldstr. 8a. 65 915

1303 US-Käfer, Bj. 10.74, 900 Meilen, gelb, 50 PS-Einspritzmotor, Gurte, Nackenstützen etc., neuwertiger Zustand. Eine echte Gelegenheit für nur 6280.— DM. Günst. Finanz.-Möglichkeit, Inzahlungnahme. Bischoff & Hamel, Hannover, Hildesheimer Str. 14, Tel. 80 08/2 88, Herr Saupe. 65 942 H

Cabrio, rot-met., Bj. 71, 75 000 km, ATM 73 PS 7000 km, viele Extras, VHB 6950.— DM. Tel. 0 52 41/3 62 17 65 917

100% Kaufe jeden VW bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/56 13 24. 65 494 H

VW, Bj. 1951/52, Motor, Karosserie, Fahrgestell original; Zustand, Karosserie mittelstark angerostet, fahrber., nicht zugelassen, umständlicher abzugeben. Angebote unter Michael Lotterschmid, 8 München 40, Türkenstr. 80, Tel. 0 89/28 54 24. 65 430

1301, schwarz, Color, viele Extras, 1/2 Jahr alt, VB 9000.— DM. Tel. 0 52 41/ 6 73 50. 65 807

Solex 2 Vergaser-Anlage kompl., 34 PCI, zu verk. M. Oesterle, 7065 Winterbach, Jägerstr. 6. 65 427

Suche guterh. Empi-Auspuff PM, Raum RE-BOT-GLA-E-GE-OB-DIU, D. Scharping, 4272 Kirchhellen, Hauptstr. 15. 65 428

Suche VW-Cabrio, gern auch getunt, zahle ca. 3000.— DM. Tel. 0 23 33/ 6 34 51, Mo.—Fr. 18–20 Uhr. 65 429

Suche Buggy, nur mit Finanzierung, DM 500.— Anz., ca. 30.— DM monatl. U. Veit, 7 Stgt. 40, Mönsbergstr. 130. 65 593

VW Käfer 133 LS Cabrio, marathon-metallic-blau, 92 PS, 1882 ccm (Fa. Riechert), Bj. 3.74, 23 000 km, Garagenfahrzeug, Doppelvergaser-Anlage (2 x Solex 40 PII-4), elektrische Benzinpumpe, Spezial-Auspuffsystem Riechert, Leichtmetall-Front-Ölkühler 520 mm, Spezial-Stoßdämpfer, Felgen 5 1/2 J x 13, Überrollbügel, Drehzahl-, Öl-druck- u. Öltemperaturmesser, Radio, Aufrollgurte, 4 Winterreifen auf 5 1/2 J x 13, Hohlraumversiegelung, Unterbodenschutz, (kein Rallyefahrzeug), alles TÜV-eingetragen, regelmäßige Riechert gewartet, DM 14 000.—, aus beruflichen Gründen von Privat zu verkaufen. Tel. 0 21 24/5 27 40, Montag–Freitag, 8–17 Uhr. 65 920

Bildschöner Käfer, S-S-Motor, techn. u. opt. einwandfr., TÜV 77, 185/70 VR 15 mit weiß. Reliefschr., Koffi.-Verbr., met.-Zweifarbblack, Radio u. Cassett., Halo weit + breit, Frontspoiler, alle Instrumente, h. Sitz S-Gurte, alles eingetr. u. v. a. Extras, z. Festpr. von 4550.— DM. Tel. 0 60 86/13 22. 65 433

Scirocco TS, 85 PS, Bj. 9.74, Color, LM-Felgen, Radio, 10 000 km, VB DM 12 900.— Tel. 0 71 95/6 22 40. 65 729

VW 1303 S, Mod. 73, div. Extras, zu verk. Tel. 07 31/2 46 20. 65 728

Suche Unfall-Käfer ab 88, gegen bar. Tel. 02 31 / 52 47 57, ab 18 Uhr. 65 431

VW Campingwagen „Malaga“, 4 Monate, 9500 km, DM 19 100.— (DM 3900.— unter Neupr.), verkauft Autohaus Freitag, Neumünster, Postfach 136, Tel. 0 43 21/4 49 68. 65 770 H

8sitziger VW-Bus, gut erhalten, AT-Motor 26 000 km, Standheizung, Preis VB 4995,— inkl. MwSt. H. J. Lindenborn, Remscheid Hindenburgstr. 135 Tel. 0 21 23 / 4 81 08

Scirocco „TS“, 85 PS, palma-metallic, 11 500 km, Bj. 7.74, Radio, topgepflegt, wie neu, Festpreis 11 000.— DM. Tel. 0 73 31/4 22 24 ab 19 Uhr. 65 727

Wartburg

Wartburg 312, Bj. 66, TÜV 3.76, Mot. 3000 km, DM 400.— Tel. 0 61 62/49 37. 65 405

Tausch

TAUSCH: Suche Apal-Buggy gegen (neu) Swimming-pool oval 7,30 x 4,20, Alu/Kunststoff, kpl. mit Filteranl. u. Zubeh., Wert 5200.—, evtl. mit Ausgl. T. Sa./So. 11–15 Uhr 0 57 32 / 7 17 34. 65 400

Tausche Manta, 80 PS, Bj. 71, 53 000, heizb. Hecksch., Spoiler, Gurte, Radio, Tourenz., 9te Beschr. gegen Buggy od. ähnl. Zuschr. unter Chiffre A 15/65 929

Verschiedene

FREIER IMPORT

Ihr werksunabhängiger Händler in- u. ausländischer Pkw mit mehrjähriger Erfahrung: **SAAR-AUTO-IMPORT**
 Gudrun Krosch, 6612 Schmelz/Saar, Telefon 0 68 87 / 36 98, 0 68 06 / 67 64

Verk. alle Teile von Triumph Spitfire MK II, Volvo 122, PV 544, 164, Overdrivegetr. Tel. 0 61 62 / 49 37. 65 406

Wir suchen dringend gegen bar alle Typen Daimler-Benz, Porsche, Jaguar, BMW, Alfa, amerik. Wagen und Exoten

Reelle Abwicklung zu Tageshöchstpreisen in bar.

Auf Wunsch Rückflug mit privater Cessna möglich.

Südring-Car-Shop, 7505 Ettlingen, Pförzheimer Straße 53

Autobahnausfahrt: Karlsruhe-Rüppur, Telefon (0 72 43) 1 30 99 + 90

Verschiedenes

Urlaub im Zillertal

Gasthof-Pension Berghof bietet einen erholsamen Sommer- u. Winterurlaub. Neub., gemütliche Lokale, gute Küche, Zimmer mit Dusche, WC, Zhzg. u. Balkon. Teilweise Zimmer mit warm/kalt Flw. u. Balkon. Sonnige Lage und gute Aussicht ins Tal und Gebirge. Preis für Vollp. 24.— DM, Vor- u. Nachsalon 22.— DM, oder Vollp. 18,50 DM und Vor- u. Nachs. 16,50 DM. Anfragen an **Fam. Hanser, 6283 Schwendberg 156** Telefon 00 43/52 82/81 76

decon-lines

der Selbstklebe-Zierstreifen für alle PKW, Transporter usw.
 Farben: schwarz, weiß, mattgold

1 Rolle DM 7,50, inkl. MwSt. + Verp. Breite 2 mm, 1 Rolle 1,5 m für 1 PKW ab 7–4 m. 19 m

per Nachnahme durch
autoplus
 1 Berlin 31, Kurfürstendamm 93

Glastron

Qualitäts-Boote

31 Modelle

Bootsimport B. Tibus

3422 Bad Lauterberg/Oertel

Tel. 0 55 24 / 38 65

Mobilheime kauft man in Düsseldorf

3. Internationaler Salon vom 1.–9. November

mobilheim Sport + Freizeit '75

4 superbreite Reifen auf 4 Leichtmetallfelgen



Kleber GTS-Reifen auf ATS Alu-Felgen, montiert, gewuchtet, mit TÜV-Gutachten (ABE). Preis inkl. MwSt., per Fracht, Nachnahme.

durch Großeinkauf 25% billiger

165/70 HR 13	auf 5 x 13	790,—
175/70 HR 13	auf 5 x 13	859,—
185/70 HR 13	auf 5,5 x 13	898,—
185/70 HR 13	auf 6 x 13	929,—
195/70 HR 13	auf 7 x 13	1045,—
185/70 HR 14	auf 5,5 x 14	997,—
185/70 HR 14	auf 6 x 14	1014,—
195/70 HR 14	auf 7 x 14	1189,—
205/70 HR 14	auf 6,5 x 14	1197,—
185/70 HR 15	auf 5,5 x 15	1025,—

Rufen Sie uns an, wir informieren Sie über Alfa, Audi, BMW, DB, Ford, Mini, Opel, Porsche, Toyota, VW.

AZS Autozubehör Schneider KG
 6 Frankfurt 61, Dieburger Str. 18
 Tel. 06 11 / 41 90 41

Karosserie



Fachbetrieb

Ihr Spezialist
 bei Schäden an Blech und Lack

PANHARD KLUB BRD sucht für sein Archiv Panhard-Prospekte, -Kataloge, -Literatur, Modell- und Original-Panhard sowie Kontakt zu Panhard-Fahrern. 75 Karlsruhe, Dahlienweg 19, Tel. 07 24 / 3 68 96. 65 908

Überführungsfahrten und Abschleppdienst von Neu- und Unfallwagen aus dem In- und Ausland führen wir sofort u. preiswert aus. Tel. 0 21 03 / 5 28 74. 65 944

UNIROYAL-STAHL

Rallye 100/240	Serie 70
155 SR 12 59,—	165/70 SR 13 ti 76,—
155 SR 13 86,—	175/70 SR 13 ti 86,—
165 SR 13 71,—	185/70 SR 13 ti 87,—
165 SR 14 76,—	185/70 SR 14 ti 108,—
175 SR 14 89,—	175/70 SR 15 ti 108,—
155 SR 15 71,—	185/70 HR 13 92,—
165 SR 15 78,—	185/70 HR 14 ti 125,—
175 SR 14 107,—	195/70 HR 14 149,—
185 SR 14 118,—	ti — schlauchlos

einschl. 11% MwSt., Versand per Nachnahme
Reifen-Höfken, 5951 Neu-Listernohl
 Telefon 0 27 22 / 74 62 oder 75 42

Kapitalanlage m. sich. Wertzuwachs, 10 Kupferstücke um 1650, ca. 18 x 20 cm, original gebunden i. Begr.-Protokoll Herzog v. Jülich, Kleeve usw. Stck. 2000.— DM. Gesamt VHS. Kupferstich-Porträt. Wilh. v. Kleeve, um '610, ca. 20 x 27 cm, 1200,— DM. Tel. 0 62 22/17 60 H

AMS 1960–74 u. mot 1962–74 zu verk.
 Tel. 0 82 23 / 7 55. 65 907

Orig. amerikanische Polizeistreife

6 u. 12 V, fabrikneu, in Deutschland nicht zugelassen, zum konkurrenzlosen Preis von DM 135,— abzugeben. E. Pohle, 3051 Mandelsloh Nr. 5, Tel. 0 50 72 / 5 64

GOODYEAR-REIFEN

Q 900 Grand Prix	White Letter
185/70 HR 13 WL 91, —	195/70 HR 14 WL 139, —
185/70 HR 13 137, —	205/70 VR 14 WL 174, —
185/70 VR 13 192, —	215/70 VR 14 WL 199, —
185/70 HR 14 WL 118, —	185/70 VR 15 WL 159, —

WL — mit weißer Reliefschrift

einzelst. 11% MwSt. Versand per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. Fritz Ihle, Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21 / 6 16 39

ACHTUNG, EINE CHANCE: Wir nehmen noch Mitglieder auf, auch Anfänger, denen wir rennfertige Formel-V-Wagen f. Rennsätze zur Verfügung stellen. Ausführliche Informationen u. Vertragsunterlagen gegen eine Bearbeitungsgebühr von DM 10,—. Zuschr. an Monoposto Racing Driver Association, 2 HH 13, Grindelhof 50. 65 009

NEU!

Endlich ist er da. Der neue Autoteile-Katalog '78. Umfangreicher denn je. Ein Riesensortiment erwartet Sie. Schreiben Sie noch heute. Bitte DM 2,— Schutzgebühr in Briefmarken beifügen. (Wird bei Bestellung verrechnet).

DEWE Kfz-Teile GmbH

46 Dortmund 16, Evinger Straße 232

TUV-abgenommene Lederlenkräder von

INTER SPEED

für den sportlichen und sicherheitsbewussten Autofahrer kompl. m. Nabe, TUV-Bescheinigung nur 149,50 + NN für viele Autotypen lieferbar.

KLAUS-D. EICHNER, 4834 Harswinkel, Postfach 101, Tel. 0 52 47/25 70

Flieger-Uhren

Faszinierende Modelle erstaunlich günstig. 24-seit. Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviarichter, 75 Karlsruhe 1, Postf. FS 5225

Suche autom. Getriebe für Fiat 130, Bj. 70; Modell — 35, Serien-Nr. 5 EF 1987 A, Tel. 0 71 71 / 6 37 46. 65 722

Suche: Pkw-Autotransportanhänger bis 1000 kg, 4 Slicks, 160 (od. 180) X 500 X 13. Tel. 05 11 / 69 86 48. 65 723

★ Heute noch anfordern! ★

Unser neuestes und aktuellstes

Autoteile-Spezial-Katalog 1975/76

Machst du dir einen Autoteile-Katalog?



Autotransportanh., neu, 1200 kg. Tel. 0 58 05 / 24 01. 65 408

Motor-Scooter (Schneemobil), Sachs-Motor, mit Ersatzmotor, günstig. Zuschriften unter Chiffre A 15/65 403

Suche für Gr.-1-Escort GT: U.-Bügel, Verbundglas, K.-Achse, Sperre. R. Schumann, 294 Wilhelmshaven, Gletthauer Weg 12, Tel. 0 44 21 / 59 59. 65 404

Wasserwirbelbremse, universell verwendbar, günstig zu verkaufen. Tel. 02 21 / 54 27 00 und 0 22 38 / 67 76. 65 721

Neuwertiger Transportanhänger, Bj. 1972, verkauft Tel. 0 61 26 / 26 03. 65 934 H

Suche für Opel GT 1900 Gr. II Tuning-Teile u. Felgen bis Motor. N. Lauter-Brod-Str. 20. 65 008

Gebrauchtes Autotelefon sof. gegen bar gesucht. Telef. Angebote unter 0 68 06 / 29 97 bis 9 oder ab 21 Uhr. 65 006

ohne Hotelkosten reisen
Wohn- u. Schlaf-Einrichtung VW
Dachstuhlfenster • Gardinen • Radhalter am Bug • Seitenfenster f. Kastenwagen • Innenverkleidung • Vorzelt
75er PROSPEKT GRATIS
3 HANNOVER-IKARUSALLEE 10
Tel. 0513 63 12 28

Suche 4 Leichtmetallfelgen 4-Loch 7 x 15, Lochkreis 130, evtl. auch breiter. D. Bittner, 585 Hohenlimburg, Am Schellbrink 48. 65 002

Auto-Stereo-Quadroanlage Pioneer QP-400/2 Pioneer TS 100/18-8 Spur Cassette, neu 1280,—, für 600,— mit Garantie. Tel. 0 30 / 6 87 77 01 abends. 65 407

Junger Mann, 30 Jahre alt, von Beruf Schlosser und Kaufmann, sucht Werkstatt mit Tankstelle zu kaufen. Bitte um Zuschriften mit Größenangabe, Fotos und Fotokopie des Grundbuchauszuges und mit Rückumschlag. Zuschriften unter Chiffre A 15/65 410

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER FÜR VW, BMW, FORD. 0 61 98 / 75 98. 65 512 H

Verkaufe Spezial-Abschleppwagen Borgward Allr., als Huckepack- u. als Kranw. zu verw., neu bereift, TÜV bis Juni 78, 2 Seilw., für 7000,— DM. Kutzera, 351 Hann.-Münden, Ruf 0 55 41 / 41 11. 65 409

Innenarchitekt übernimmt Umbauen + Gestaltung Ihrer Privat- + Geschäftsräume. Evtl. Gegengeschäft Pkw. Tel. 0 62 22/17 60 H

Original-Militärwaffen ab 1860 in Zustand aus Arsenalen - Waffenscheinfrei



Carcano-Kurzmodell 1891/41 per NN nur solange Vorrat reicht DM 68,— Unverbindlich Prospekt anfordern Hummrich-Antiquitäten 5 Köln 80, Postfach 80 04 45

ALU-verchromen von Autoteilen, schnell u. preiswert. Galvanik Wagner + Wessollek, 465 Gelsenkirchen, Wiehagen 131, Tel. 02 09 / 20 64 21.

Werbefläche auf BMW 2002 turbo zu vermieten. Jahreskilometer ca. 30 000, Raum: Nordrhein-Westf. Zuschr. unt. Chiffre A 15 / 65 746

Super 8, normal 8, 16 mm Filmverkauf + Verleih Gratis-Prop. v. Fleischmann Film 83 Landshut

Enorm preisgünstig. Marken-Autoteile, Zubehör und Verschleißteile. Katalog gegen DM 3,50 vorab. AUTOTEILE-SCHRECKINGER FS31 Eppingen-Postfach

Suche gebr. Hebebühne, Ein- oder Zweisäulen Überflur 0 76 31 / 7 23 06. 65 724

Suche 2 Minilite, Felgen 6 Jx13 für Capri. 0 21 23 / 5 05 83. 65 725

Stellenangebot

Kurier am Wochenende frei. Zuschr. unter Chiffre A 15/65 735

Camping Wassersport

3-Raum-Mobilheim, Pemberton Cavalier-Royal, olivgrün, Maße: 8,80x2,98 m, Bj. 69, guter Zustand, kompl. eingerichtet, Neupreis ca. 20 000,— DM, VB 8500,— DM. Tel. 02 51/2 57 77. 65 815

Camping-Bus — Fiat 238, Zweifarbennlack, rot-silber, Garagenw., kompl. Weinsberg-Einrichtung, Vorzelt u. Gepäcktr., 7000,— DM. Tel. 06 11/25 14 58. 65 816

Unterricht und Ausbildung

Immobilienmakler • Hausverwalter 3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95,—, Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

Fachschulen Stadthagen



Dr. W. Blindow

staatlich anerkannt

496 Stadthagen, Hüttenstr. 5, Tel. (05721) 3061

Aufnahmevoraussetzungen: Schulabschluß, Lehre, Berufspraxis. Aufstieg in 24 Monaten mit Beihilfen vom Arbeitsamt zum

staatl. geprüften Techniker

Fachrichtungen: Maschinenbau, Elektrotechnik, Bautechnik

staatl. geprüften Betriebswirt

Rechnungswesen, Beschaffung, Absatz, Personal, Organisation/EDV. Zusatzkurse: Fach(hoch)schulreife, Refa, AWF, Ausbilder, EDV Neubau, Wohnheime, Mensa. Nächster Beginn: 1. 10. 75 / 1. 4. 76

Schulung des Fahrlehrer-Nachwuchses

Nur ganztägige Lehrgänge! Mit Internat!

Verkehrs-Institut Gemeinnütziger Verein für Verkehrserziehung und Sicherheit im Straßenverkehr e. V.

Amtlich anerkannte Fahrlehrer-Ausbildungsstätte

4800 Bielefeld 14, Haus Einschlungen

Ausbildungsstätte der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.

Prospekt kostenlos!

Telefon: Bielefeld (05 21) 44 41 64

Berufsausbildung zum Fahrlehrer

Ein zukunftsreicher interessanter Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten, gesetzlich geregelte Arbeitszeit, Chance zur Unabhängig- und Selbstständigkeit, Tages-, Wochen- und Kombinationsausbildung, Alter 23 Jahre, Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:

Amtlich, anerkannte FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF, Münsterstraße 241, Tel. 02 11/63 78 78, Postfach 320 367

Bitte prüfen Sie

den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Garagen



Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834

FERTIG-GARAGEN

aus Asbestzement überall Vertriebsstellen



KARL LENDERS, 4042 Glehn/Neuß Garagenbau, Abt. K. Tel. (021 82) 40 94

Achenbach Einzel- u. Reihengaragen



Gebr. Achenbach Abt. 52 5930 Hüftental-Wdn. Tel. (0271) 73141

Stahlgaragen

formgehoen u. stabil Schwingtore vollversichert



Weisstalwerk Zimmer & Co. 5901 Niederdielen Kra. Siegen • Postf. 2

Selbst- oder Fertigbau • Einzel und Reihen



STAHLBETON GARAGEN UND GARTENHAUSER

Katalog durch: Selbstbau E. B. KG Verwaltung 34 Göttingen, Ruf 05 51 / 4 33 70

Garagen

ab 595,-* 180 Qm

Frei Haus direkt vom Hersteller

52 Typen, Besichtigung auch sonntags, 13-15 Uhr Prospekt anfordern



7519 Eppingen (Hettbrunn), Umlandstr. 6 Tel. 0 72 62/84 15

Gutschein

Bitte senden Sie uns noch heute unverbindlich Ihr Informationsmaterial.

Name _____
Ort _____
Straße _____

Der Tag des Jochen Mass

Rundenrekord und dritter Platz hinter Lauda und Hunt beim GP von Frankreich.

Alterneuestes Prunkstück des Formel 1-Zirkus und Hauptattraktion des Grand Prix von Frankreich war kein Auto, sondern ein Schiff: Jochen Mass' langerwartete „Aquila Marina“, die im Hafenbecken von Bandol dümpelte. Jochen hatte ursprünglich mit seinem dänischen Dreimaster zum französischen Grand Prix segeln wollen, disponierte aber, „weil vielleicht noch nicht alle Papiere fertig sind“, auf eine Zweirad-Anreise um, mit seiner Kawasaki 900.

Sein Schiff schwamm ihm nach. Jeden Morgen kletterte Jochen in Bandol auf die Mastspitze, und abends stiegen in der Pantry die Feste. Sponsor Marlboro mietete die „Aquila Marina“ für ein Abendessen mit 32 Leuten und berappte 130 Franc (ca. 80 Mark) pro Kopf. Mass: „Der Selbstkostenpreis“.

Paul Ricard



5,810 km lang ist der Circuit Paul Ricard, der zwischen Marseille und Toulon auf einem Hochplateau liegt, über das meist ein türkischer Wind fegt.

Der nach einem Unfall vom Grand Prix-Sport zurückgetretene Mike Hailwood füllte die Gläser, Denny Hulme hockte da wie Captain Flint. „Lieber Jochen“, erteilte er seinem Nachfolger bei McLaren onkelhafte Ratschläge, „Rennfahren ist nicht alles im Leben. Jetzt, wo du ein Schiff hast, solltest du darüber nachdenken.“

Es ging im Team von Mass um mehr: 1973 hatten sich die McLaren in der Steinwüste von Le Castellet als die schnellsten Autos entpuppt: Hulme Rundenrekord, Scheckter (damals auf M 23) bis zur Kollision mit Fittipaldi (damals auf Lotus) sensationell in Führung. Doping war nötig, McLaren hatte seit Monte Carlo nicht mehr gepunktet. Exzessive Testfahrten auf der Rennstrecke von Silverstone, wo, so Emerson Fittipaldi, „wir ganz allein sind, wo uns niemand auf

die Finger schaut“, hatten auch die Trübsal des Weltmeisters weggeblasen: „Jetzt hören wir auf, mit unseren Aufhängungen herumzuspielen, sie bleiben, wie sie sind“.

Und dann kam die erste Sensation: Mass im Training um 0,21 Sekunden schneller als Emerson Fittipaldi, obwohl beide Sorgen hatten: Der Brasilianer zu wenig Öldruck, der Kölner zu wenig Flügel. Die Reaktion im Team: Fittipaldis Gattin Maria-Helena – bei der zu Weihnachten zum zweitenmal der Storch anklopft – gratulierte herzlich, Emerson sachlich. Mass notierte: „Meine Mechaniker und das ganze Team freuten sich. Schließlich bin ich ja der, der Weltmeister Emerson Fittipaldi eines Tages ersetzen soll. Dazu muß ich jedoch zumindest gleich schnell sein.“



Nach dem Start: Lauda (12) vor Scheckter, Hunt und Pace (rechts).

GP von Frankreich

Am Renntag hatte der Deutsche im Aufwärmtraining ein kitschiges Erlebnis: Plötzlich wurde der Tankverschluß undicht und Jochen mit Benzin übersprüht. Tom Pryce, der gerade hinter Mass lag, gab hektische Alarmsignale: „Du brennst.“ Jochen: „Der Overall war naß, die Haut brannte ... und ich fragte mich: Was ist, wenn das Feuer nach vorn züngelt?“ Noch während der Fahrt klickte Mass den Sitzgurtverschluß auf, gewärtig, sofort herauszuspringen.



Die angenehme Seite des Mistral (links), die unangenehme des Streckenzustandes: Kotflügel am Trainings-Brabham gegen Steinschlag (unten). Mit Grippe und neuer Kurzhaarfrisur in Frankreich: Carlos Reutemann.



Fehler. Aber leider nur, bis ich zu ihm aufschloß.“ Den Anschluß verlor dafür Fittipaldi: anfangs auf Schlagdistanz zu Hunt und Mass, im Ziel 37 Sekunden zurück, weil sein M 23 grauenhaft übersteuerte.

Viele waren gespannt, was McLaren machen würde. Würde man Mass ein Signal geben, Fittipaldi vorbeizulassen? „Nie und nimmer“, wußte Jochen, „das tut McLaren nicht. Nicht, wenn es nur um einen winzigen Weltmeisterschaftspunkt geht.“ Dieser Befehl kam dafür aus der Tyrrell-Box, doch an-

der Tyrrell-Befehl: 1. Patrick, 2. Jody. Der kraushaarige Südafrikaner winkte den kleinen Franzosen an sich vorbei.

Ken Tyrrell hatte nur logisch gehandelt und Scheckter nicht wegen des Streiches bestraft, den ihm dieser in der vorletzten Nacht vor dem Rennen gespielt hatte: „Tahiti-Abend“ in Bandol, am Mittelmeerstrand. Südseemädchen trommelten mit Bambusstäben auf Baumstämmen, der halbe Formel 1-Zirkus tanzte im Pareo, dem Feigenblatt der Polynesier. Den meisten Beifall kassier-

Chef Teddy Mayer hatte ebenso eine Grippe erwischt wie Niki Lauda, der in Salzburg drei Tage bettlägerig war: „Niki krank?“, grinste Fittipaldi lauernd. „Ich hoffe, er muß fürs ganze Wochenende ins Bett.“

Seit Louis Chiron auf Talbot 1949 in Reims hat kein französischer Pilot mehr den französischen Grand Prix gewonnen. Jean Pierre Jarier hämmerte am ersten Tag Bestzeit auf die Bahn: Der gallische Hahn krächte, die zündenden Klänge der Marseillaise lagen in der Luft. Jarier: pausbäckig, verspielt, oft nachdenklich, einer, der gar nicht richtig dazugehört, sich dank seiner Pffiffigkeit aber überall durchmogelt.“

Jarier, früher Welthandelsstudent, hat heutzutage Kumpels mit Geld. Einer stellte ihm seinen Privat-Jet zur Verfügung. Ein anderer, der Möbel-Millionär Arnold, schenkte ihm einen braunen Ferrari GTB, einfach so zum Spaß, gebraucht zwar, aber überholt und vollgetankt natürlich. Doch hinter dieser leichtlebigen Fassade verbirgt sich ein zäher Profi, der viel Pech schluckte: „Ich hätte dieses Jahr schon fünf Rennen gewinnen können. Mit etwas Glück würde ich die Weltmeisterschaft anführen.“ Und jetzt der Heimat-Grand Prix. Steht Jarier unter Druck? „Nein, obwohl es alle glauben, aber sie irren, für mich wird es ein Rennen wie jedes andere.“

Jarier wohnte nicht, wie die übrigen Grand Prix-Fahrer, im Hotel auf der Insel Bendor, sondern auf der Tennisfarm des Ex-Daviscuppers Ingo Buding, schließlich war ja Wimbledon-Woche. Den Matchball, die Trainingsbestzeit, verschlug er im Abschlußtraining, immer in den dichtesten Verkehr auf der Piste verwickelt.

Der Samstag von Le Castellet war das Spannendste,

Nachmittags fuhr er dann ein feuriges Rennen: 2,31 Sekunden hinter Seriensieger Niki Lauda (Ferrari), 0,72 hinter James Hunt (Hesketh), dem er wie ein Schatten durch die Gluthölle folgte: dritter Platz, schnellste Runde (im 38. Umlauf) und zum drittenmal den Tapferkeitsorden Prix Rouge et Blanc.

Nachher stürzt Jochen Mass einen Liter Milch durch die Kehle: „Ich mußte härter arbeiten als für meinen dritten Platz in Brasilien. Der Sieg im tragischen Rennen von Barcelona zählte ja für mich nicht. James machte kleine

ders, als alle erwartet hatten. Scheckter, neben Lauda aus der ersten Reihe gestartet, merkte bald: „In meinem Tyrrell steckt heute der Wurm, ich muß mit der Straßenlage raufen. Aber da ist noch etwas Böses, das ich noch nicht deuten kann — nicht die Reifen, nicht der Motor. Aber etwas Schlimmes.“

So sackte Jody Platz um Platz zurück, während Teamkamerad Patrick Depailler, der am Start die Kupplung überhitzte, aus 20. Position durchs Feld nach vorne tigerte. In der 34. Runde kam

te Fittipaldi, die bösesten Blicke Ken Tyrrell, der eine blonde Französin in den Swimmingpool warf — worauf die Schöne einen Schock erlitt. Jody Scheckter übte galant Revanche: Er schmiß seinen Boss — komplett angezogen — ins Wasser.

Jody blieb trocken, mußte aber dauernd niesen: „Mich plagt seit Tagen ein Heuschnupfen, immer diese dummen Allergien.“ Carlos Reutemann hatte Kopfschmerzen, Husten, Grippe. Er reagierte wie ein Indianer: Kopf zur Wand und warten, bis mangesund ist. McLaren-

was der Grand Prix-Zirkus bisher an Trainingsdramen bot: Zunächst verlor Jarier die Bestzeit an Hunt, der sich redlich bemühte „meinen Sieg von Holland zu vergessen, damit ich hungrig genug für einen neuen bin“. Dann war Carlos Pace am schnellsten, nachdem er am Ersatz-Brabham Plastik-Kotflügel für die Vorderräder erprobt hatte, angeblich ein Geheimmittel gegen Stein-schlag.

Jody Scheckter entriß Pace die Bestzeit, bevor Niki Lauda der große Auftritt kam. Der Österreicher zog alle Register, rutschte zweimal um ein Haar von der Piste, schaltete schließlich zwischen zwei Kurven den Drehzahlbegrenzer ab, um den vierten Gang voll aufdrehen zu können, und die Super-serie war fertig. 1:48,1, 1:47,9, 1:47,8 Minuten notierte Freundin Mariella als Zeitnehmerin.

Ferrari-Rennchef Luca Montezemolo, Arm und Bein in Gips, nachdem er beim holländischen Grand Prix von Ronnie Peterson über den Haufen gefahren worden war, schwang vor Freude in der Box seine Krücke wie einen Taktstock durch die Luft. „Soll ich noch einmal hinaus“, fragte Lauda scheinheilig grinsend. Chefingenieur Mauro Forghieri, sich artig verbeugend: „Grazie, Niki, anders kann ich dir dafür nicht danken.“

Lauda zwang die Gegnerschaft reihenweise zum Applaus. „Schön zu sehen, daß du wieder Nummer eins bist“, gratulierte Scheckter, auf Hunts Sieg über Lauda in Holland anspielend. Und Bette Hill, die Gattin des Stommelen-Chefs Graham Hill: „Fantastisch, Niki, aber viel zu schnell.“

Forghieri lehnte draußen weit über die Boxenmauer, die Augen fiebrig, Stoppuhren in der Hand. „Dai, dai“, feuerte er Clay Regazzoni

Statistik des GP von Frankreich

Startaufstellung

Lauda	Scheckter
Ferrari	Tyrrell
1:47:82	1:48:22
Hunt	Jarier
Hesketh	Shadow
1:48:25	1:48:44
Pace	Pryce
Brabham	Shadow
1:48:48	1:48:48
Mass	Brambilla
McLaren	March
1:48:54	1:48:56

Regazzoni	E. Fittipaldi
Ferrari	McLaren
1:48:68	1:48:75
Reutemann	Brise
Brabham	Hill
1:48:85	1:49:21

Depailler	Watson
Tyrrell	Surtees
1:49:31	1:49:70
Andretti	Laffite
Parnelli	Williams
1:49:72	1:49:72

Peterson	Donohue
Lotus	Penske
1:50:04	1:50:15
Ickx	Jones
Lotus	Hill
1:50:94	1:51:02

Jabouille	v. Lennep
Tyrrell	Ensign
1:51:06	1:51:82
W. Fittipaldi	Migault
Copersucar	Williams
1:51:84	1:51:82

Evans	Lombardi
BRM	March
1:51:85	1:52:97

Ausfälle, Boxenstops, Runde:

- 3: Pryce, Ausfall: Kupplung am Start verbrannt.
- 7: Regazzoni, Ausfall: Motor; Brambilla, Ausfall: Aufhängung, Stoßdämpfer links hinten gebrochen.
- 8: Donohue, Ausfall: Antriebswelle gebrochen.
- 9: Pace, Stop: Reifenwechsel.
- 15: W. Fittipaldi, Ausfall: Motor.
- 18: Ickx, Ausfall: vordere Bremswelle gebrochen.
- 27: Pace, Ausfall: Getriebe.
- 38: Jones, Stop: von der Bahn geraten; Box: hintere Aufhängung kontrolliert.
- 40: Lombardi, Stop: Vibrationen.
- 46: Reutemann, Stop: Hinterreifen gewechselt; Watson, Stop: linkes Vorderrad, Schraube angezogen.

Stand nach 5 Runden:

1. Lauda, 2. Scheckter, 3. Regazzoni, 4. Hunt, 5. Mass, 6. Pace, 7. E. Fittipaldi, 8. Jarier, 9. Brise, 10. Andretti.

Stand nach 10 Runden:

1. Lauda, 2. Hunt, 3. Scheckter, 4. Mass, 5. E. Fittipaldi, 6. Jarier, 7. Brise, 8. Andretti, 9. Reutemann, 10. Peterson.

Stand nach 27 Runden (Halbzeit):

1. Lauda, 2. Hunt, 3. Mass, 4. E. Fittipaldi, 5. Jarier, 6. Scheckter, 7. Brise, 8. Andretti, 9. Depailler, 10. Reutemann.

Stand nach 40 Runden:

1. Lauda, 2. Hunt, 3. Mass, 4. E. Fittipaldi, 5. Jarier, 6. Depailler, 7. Andretti, 8. Brise, 9. Scheckter, 10. Reutemann.

Ergebnisse: Niki Lauda (Fer-

rari 312 T) 313,74 Kilometer in 1:40:18,84 Stunden, Durchschnitt 187,654 km/h, 2. James Hunt (Hesketh 308-Ford) 1:40:20,43, 3. Jochen Mass (McLaren M 23-Ford) 1:40:21,15, 4. Emerson Fittipaldi (McLaren M 23-Ford) 1:40:58,61, 5. Mario Andretti (Parnelli PC 1-Ford) 1:41:20,92, 6. Patrick Depailler (Tyrrell 007-Ford) 1:41:26,24, 7. Tony Brise (Hill-Ford) 1:41:28,45, 8. Jean Pierre Jarier (Shadow DN 5-Ford) 1:41:38,62, 9. Jody Scheckter (Tyrrell 007-Ford) 1:41:50,52, 10. Ronnie Peterson (Lotus 72-Ford) 1:41:54,86, 11. Jacques Laffite (Williams-Ford) 1:41:55,61, 12. Jean Pierre Jabouille (Tyrrell 007-Ford) 1:41:55,97, 13. John Watson (Surtees TS 16-Ford) 1 Runde zurück, 14. Carlos Reutemann (Brabham BT 44-Ford) 1 Rd. zur., 15. Gijs van Lennep (Ensign E 175-Ford) 1 Rd. zur., 16. Alan Jones (Hill Ford) 1 Rd. zur., 17. Bob Evans (BRM P 201) 2 Rd. zur., 18. Lella Lombardi (March 751-Ford) 4 Rd. zurück.

Schnellste Runde: Jochen Mass in 1:50,60 Minuten, Durchschnitt 189,114 km/h.

Stand der Weltmeisterschaft nach dem neunten Rennen:

1. Lauda 47 Punkte, 2. Reutemann 25, 3. E. Fittipaldi 24, 4. Hunt 22, 5. Pace 18, 6. Regazzoni 16, 7. Scheckter 15, 8. Mass 14,5, 9. Depailler 12, 10. Andretti 4, 11. Ickx und Peterson je 3, 13. Pryce und Donohue je 2, 15. Jarier 1,5, 16. Brambilla und Brise je 1, 18. Lombardi 0,5 Punkte.

an, „das gibt noch eine Bombenzeit.“ Aber Forghieri's Zeiger kreisten ins Leere, und seine Kinnlade fiel hinunter bis fast auf den Beton: Regazzoni hatte, wie auch Depailler, direkt vor den Boxen einen kapitalen Motorschaden, Peterson wurde von dem störrischen Heck seines Lotus von der Bahn gezerrt, am Wagen von Ickx brach bereits die vierte Bremswelle. Ist ein neuer Lotus in Sicht? Peterson: „Das Chassis ist längst fertig, aber weil niemand weiß, warum unsere Radaufhängungen so viel Kopfweh bereiten, weiß auch niemand, welche er dranschrauben soll.“

Die 1,8 km lange Mistral-Gerade von Le Castellet, die längste im Grand Prix-Sport, gilt als „Gerade der Wahrheit“. Der Fahrtwind kommt wie eine Welle von Ohrfeigen, wessen Auto schlecht liegt, dessen Kopf wird so hin und her gebeutelt, daß er die Signaltafeln (Bremspunkt: 150 m) nur ganz verschwommen wahrnehmen kann. In Zandvoort hatte eine Schweizer Uhrenfirma die Höchstgeschwindigkeiten auf der Geraden gemessen, aber Störenfriede erst beseitigen müssen: Die McLaren-Mechaniker hielten immer ihre Hand vor die Fotozelle.

In Le Castellet, im Freitagstraining, tückten die Uhren richtig, und Werte, die der Computer ausspuckte, alarmierten die ganze Grand Prix-Gilde: Jody Scheckter 306,38 km/h, so schnell wie seit Jahren kein Formel 1-Auto mehr. Laudas Ferrari, als nächstschleunigster, lag mit 294,75 km/h bereits um 12 km/h zurück. Es folgten: Depailler 294,25, Emerson Fittipaldi 291,27, Mass, Regazzoni und Wilson Fittipaldi je 290,17, Hunt 289,21 und Pryce 288,72 km/h.

Jarier, seinen Shadow-Kollegen, hatten die Zeitnehmer verpaßt.

GP von Frankreich

Scheckter jenseits von 300 km/h: Grund genug, den Evergreen der Formel 1-Hit-Parade abzuspielen, den Gesang vom Ford-Cosworth-Wundermotor. „Wollt ihr gegen Ferrari 500 PS? Ihr könnt sie haben. Aber sie kosten doppelt soviel wie der jetzige Motor – 16 000 Pfund“, hatte Tuner Keith Duckworth die englischen Rennstallbesitzer vor Saisonstart 1975 vergattert. „No“, brüllten sie im Chor.

Aber dann rüttelten Scheckters 306 km/h alle auf, machte sie zu Agenten und Detektiven. Shadow-Konstrukteur Tony Southgate: „Die Sache ist völlig klar. Cosworth und Tyrrell stecken unter einer Decke. Ken hat von allen den heißesten Draht zu Cosworth – und darum als erster den Wundermotor.“ Bei Cosworth nachzufragen, empfahl Southgate nicht: „Die streiten doch immer alles ab, und Tyrrell hat uns immer nur die falschen Papiere gezeigt“.

Tatsächlich hob ein geändertes Auspuffsystem die Cosworth-PS von 480 auf 485. Dazu Montezemolo: „Ford muß etwas tun, kann ja nicht ewig zuschauen, wie zwei kleine Ferraris 25 Ford-Autos seit Wochen in Grund und Boden fahren.“ Wundermotor ja oder nein, Scheckter hatte auch ein neues Auto, um 13 kg abgemagert, mit neuem Heckflügel. Was in der Lauda-Logik heißt: „Wenn ich den Heckflügel völlig flach stelle und außerdem Rückenwind erwische, brauche ich für eine Runde zwar doppelt so lange, weil das Auto in den Kurven sehr langsam ist, fahre aber auf der Geraden auch 310 km/h.“

Der Mistral, der gefürchtete Mittelmeerwind, hatte die Autos im Training vor sich hergepeitscht. Aber in der Nacht vor dem Rennen hörte

er auf, war nicht einmal stark genug, um die Fahnen knattern zu lassen. Der Unterschied machte 300 Motorumdrehungen aus. Auswechseln der Übersetzungen vor dem Rennen war die Folge, überall wurde der fünfte Gang verkürzt, ausgenommen bei Regazzoni. „Aber er hat andere Reifen als Niki“, flüsterte Forghieri.

Und Montezemolo: „Clay ist superwichtig, er muß hundertprozentig mit Ferrari kooperieren, damit Lauda Maximalpunkte schafft.“ Niki verbiß mühsam ein Grinsen: „Was soll Luca mit Regazzoni reden? Clay steht in der fünften Reihe, kann mir also weder helfen noch wehtun, noch sonstwas.“

Gegen die Gluthitze wappnete sich Lauda mit einem Gummischlauch, der ihm Frischluft ins Cockpit blies, gegen die Gegnerschaft mit der Stewart-Taktik. Jackie erinnerte sich, warum er hier 1971 gesiegt hatte: „Weil ich in der Startrunde um drei Sekunden davonflog, um den Windschatten zu brechen, um die anderen moralisch k.o. zu schlagen.“

Der Österreicher plante das gleiche: Er schaffte in der ersten Runde immerhin zwei Sekunden auf Scheckter. Hinter Jody ballte sich ein buntes Knäuel zusammen: Hunt, Mass, Pace und, wie von Furien gehetzt, Regazzoni, der die Gegner sukzessive zur Seite kickte, „weil ich ja wußte: so schnell wie sie alle kann ich schließlich auch fahren“.

In der sechsten Runde war der große Kämpfer aus der Schweiz bereits Zweiter, aber nur für 200 Meter, dann ging sein Motor, genau wie im Training, vor den Boxen k.o. „Regazzoni out“, signalisierte die Ferrari-Box an Lauda, der sich den Kopf zerbrach: „Was ist bei ihm schiefgegangen, was kann bei mir kaputtgehen?“ Die Sorge wuchs, denn ein milch-



Fotos Thull



Laudas Verfolgergruppe in der zweiten Runde des GP von Frankreich: Scheckter (3), Regazzoni (11), Hunt, Sieger Lauda (12), Dritter Mass (2). Derzeit auf Erfolgskurs: Teamchef Hesketh.



weißes Auto klebte alsbald formatfüllend im Rückspiegel: James Hunt, Hesketh, reduzierte, mit Mass im Schlepptau, seinen Rückstand von sechs Sekunden auf die Hälfte.

Seltsam, alle, die im Fahrerlager lamentierten, klagten Scheckter an: „Hätte er uns nicht so lange blockiert, wer weiß.“ Hunt glaubte, daß ihm Lauda normalerweise nicht entwischt wäre. Mario Andretti halbierte, sobald er an Scheckter vorbei war, seinen 34 Sekunden-Rückstand auf Fittipaldi innerhalb von sieben Runden. Der zweite Amerikaner, Mark Donohue, verzweifelt an seinem Penske. Der direkte Vergleich muß jetzt her. In Silverstone kletterte Donohue schon in den Trainings-March und lobte: „Ein viel besseres Auto.“ Chef Roger Penske hat, um die Sache weiterzuspinnen, einen March 751 bereits gekauft – jetzt soll Brambilla den Penske testen, das ist Teil des Vertrags.

Den merkwürdigsten Kontrakt aber schlossen Frank Williams und François Migault: Der Franzose erkaufte sich seinen Le Castellet-Einsatz mit zwei Reifensätzen. Weil Frank aber fürs Rennen keinen Ersatzmotor mehr hatte, mußte Migault zuschauen – auf einem Reifenstapel sitzend.

Der nächste Sponsorvertrag: Harald Ertl, in Mannheim wohnhafter bärtiger Österreicher, wurde von der Warsteiner Brauerei für 8000 Pfund in ein Hesketh-Cockpit eingekauft: Zunächst für den Nürburgring, vielleicht auch für Zeltweg – wo Niki Lauda, wer immer die nächsten zwei Rennen gewinnt, als WM-Spitzenreiter antreten wird. Mit fast so vielen Punkten wie Reutemann und Fittipaldi zusammen: So überlegen hat seit Jim Clark im Frühsommer keiner mehr geführt, nicht einmal Stewart. *Heinz Prüller*

Privatstunde

Wie ein privates Porsche-Team am Norisring die Werkswagen von Ford und BMW schlug.

Das weiß doch mittlerweile jeder: „Loos-Autos fahren nur da, wo es Geld gibt.“ Wer den Kölner Millionär Georg Loos nach dem Einsatzplan für seine drei Porsche Carrera und seine beiden Gulf-Ford fragt, erhält stets die gleiche Antwort.

Geld gab es am Norisring in Fülle, dazu Punkte zur Deutschen Rennsportmeisterschaft und zum GT-Europachampionat. Und so marschierte in Nürnberg auf dem ehemaligen Gelände des Reichsparteitages auf, was an dem einen, dem anderen oder an beidem interessiert war. Denn zusätzlich zu den separat gefahrenen Meisterschafts-Rennen gab es einen mit insgesamt 89 700 Mark dotierten Endlauf, reserviert für die 17 zeitschnellsten Fahrer der Rennen für Tourenwagen und GT sowie drei nach Wahl des Rennleiters Gernot Leistner gesetzte Piloten.

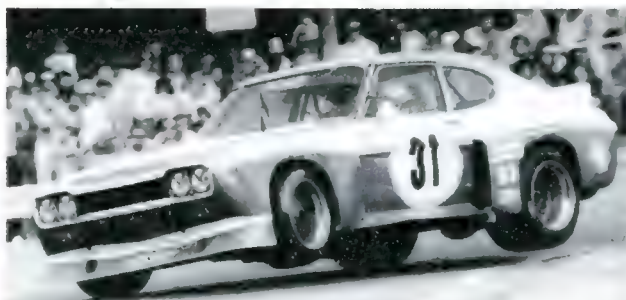
Georg Loos, das sei vorweg gesagt, bat den veranstaltenden Motorsport-Club Nürnberg kräftig zur Kasse. Nach einem Dreifachsieg durch Fitzpatrick, Hezemans und Schenken im GT-Rennen und einem Doppelerfolg im abschließenden Geldlauf durch Hezemans und Fitzpatrick, füllten insgesamt 31 900 Mark das Säckel des Kölner Millionärs.

Den totalen optischen und finanziellen Erfolg verhinderte BMW-Fahrer Harald Grohs, der den dritten Loos-Carrera in einer Spitzkurve rammte und ins Abseits beförderte, ein Manöver, das Rennleiter Leistner ernsthaft erwägen ließ, ob man Grohs aus dem Rennen nehmen sollte. Ein ähnlicher Rammer war bereits im GT-Lauf den Porsche-Piloten Bertrams (Tebernum) teuer zu stehen gekommen, der seinen Markenkollegen Sievertsen (Kremer) touchiert hatte und von den Sportkommissaren mit 300 Mark zur Ader gelassen wurde.

Die Darbietung des Loos-Teams stand im Schatten der Werksteams von Ford und BMW. Die Münchner hatten einen Werkswagen zur Hand, der vom ursprünglichen Einsatzort, den USA, zurückgefliegen worden war, um jenes Coupé zu ersetzen, das der Privatfahrer Harald Grohs beim Training zum



Je einmal gewonnen: Fitzpatrick (vorn) und Hezemans.



Blasen an den Händen: Jochen Mass.



Mit 300 Mark bestraft.

1000 km-Rennen auf dem Nürburgring restlos zerstört hatte. Als Leihgabe erhielt der Essener daraufhin jenes Auto, das der Italiener Martino Finotto im letzten Jahr in der Europameisterschaft fuhr und das nun wieder ins Werk zurückgeht.

Ronnie Peterson und Hans Joachim Stuck teilten sich die Arbeit im Werks-Coupé von BMW. Peterson, auf dem ihm unbekannten Kurs bereits nach vier Runden so schnell wie Stuck, ließ sich ausgerechnet im nicht gezeigten Abschlußtraining das bis zum Anschlag gedrehte Lenkrad von einer Bordsteinkante aus der Hand schlagen und setzte den Wagen in eine massive Steinwand. Während der Schwede noch die eigene Tölpelhaftigkeit beklagte, verschwand das lädierte Coupé in einem Transporter schon Richtung

München, um für das Rennen wieder präpariert werden zu können.

Daß Tourenwagen-Lenkräder einen festeren Zugriff erfordern als die Volants von Formel 1-Rennwagen, mußte sich auch Jochen Mass auf schmerzliche Art wieder ins Gedächtnis rufen: Blasen quollen in seinen Handflächen, als er diesem erstmals auf einer Rennstrecke bewegten Capri entstieg. Der Holländer Toine Hezemans, im letzten Jahr selbst Ford-Werkspilot, war gleich zur Stelle: „Dein Auto hüpfte wie ein Känguruh“, belehrte er Mass, „außerdem bremst du schon 250 Meter vor der Kurve. Mit einem Capri braucht man hier aber erst bei der 200 m-Marke zu bremsen, wenn er richtig liegt.“

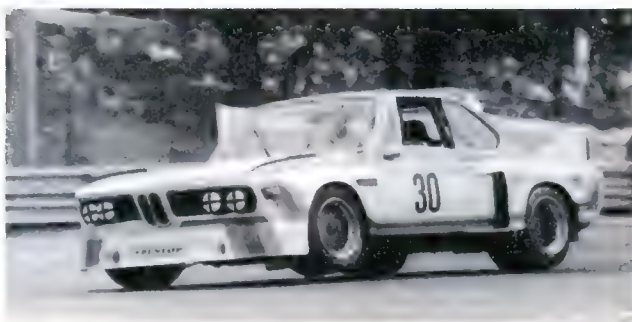
Während Ford-Ingenieur Thomas Ammerschläger noch schwor, man fahre



nach Bremsdefekt auf Abwegen: BMW-Pilot Albrecht Krebs.



trams (links).



Von den Bremsen verlassen: Werks-BMW.

die gleiche Fahrwerksabstimmung, mit der man im letzten Jahr so schnell gewesen sei, fiel doch der Entschluß, Federn und Dämpfer weicher einzustellen. „Im Lauf zur Rennsportmeisterschaft, in dem es für uns um nichts geht, kannst du ja an die Boxen kommen, wenn das Auto immer noch nicht richtig liegt“, klärte Ford-Rennleiter Kranefuß den Piloten Mass auf. „Die Hauptsache ist, wir kommen im Endlauf ans Geld.“

Es kam anders. Nach einem anfänglichen Wechselspiel zwischen Mass und Stuck ging der Capri-Pilot schließlich in Führung. Stuck mußte nach 55 der 66 Runden den Versuch, doch noch vor Mass zu gewinnen, mit einem Ausfall bezahlen: Die Stempel der Scheibenbremsen hatten sich infolge übermäßiger Erhitzung so in den Sätteln

festgefressen, daß sie die Beläge nicht mehr von den Scheiben freigaben. Hinter Mass sicherten sich Stenzel, Kelleners und Grohs weitere Punkte zur Deutschen Rennsportmeisterschaft.

Peterson, der am Morgen des Renn-tages exakt jene Stelle am BMW-Cou-pé signiert hatte, die tags zuvor von ihm malträtiert worden war, startete im Endlauf wegen Stucks Ausfall aus der vorletzten Startreihe. Auch er sah das Ziel nicht: unregelmäßiger Bremsdruck veranlaßte ihn nach 23 Runden zu einem Boxenstop und der Äußerung: „Unter diesen Umständen ist mir eine Weiterfahrt zu unsicher.“

Doch auch Jochen Mass kam nicht ans große Verdienen. In Führung liegend verlor er durch zwei Boxenstops, in denen ein 20 Pfennig teures Verbindungs-

stück auf der Drosselklappen-Welle erneuert werden mußte, acht Runden. „Das ärgert mich“, gab der von Etat-kürzungen stark gebeutelte Ford-Renn-leiter Michael Kranefuß offen zu, „wir hätten das Geld gut gebrauchen kö-nen.“ Hezemans, der im GT-Rennen dem auf die Meisterschaft angesetzten Fitzpatrick den Vortritt lassen mußte, durfte nach dem Zurückfallen des Ca-pri siegen.

Stallregie sollte auch den Rennsport-meisterschafts-Lauf der Zweitliter-Divi-sion regeln. Heyer, so wurde im Za-kowski-Team vereinbart, sollte gewin-nen, sein Mitstreiter Klaus Ludwig, ob-wohl in der Meisterschaft führend, den BMW von Jörg Obermoser abblocken. Ludwig, generell mit dem Schlachtplan einverstanden, hatte dennoch das Be-dürfnis, wenigstens kurzfristig zu zei-gen, wer der Herr im Hause ist. Nach dem Start bremste er unprogrammie-gemäß Heyer und Obermoser aus, führte einige Runden und hielt sich erst dann an die Marschordnung.

Heyer jedoch freute sich der Führung nur kurzzeitig. Eine geborstene Schei-be des Nockenwellen-Antriebs warf ihn vorzeitig aus dem Rennen, langsam entweichendes Getriebeöl verhinderte aber auch Ludwigs zügiges Weiter-kommen. Obermoser hatte aus diesem Grunde keine Mühe, vor Ludwig seinen ersten Saisonsieg einzufahren.

Karl Mauer

Ergebnisse: Division II: 1. Jörg Obermoser (BMW 2002 GS) 151,8 km in 1:08:02,9 Stun-den, Durchschnitt 133,81 km/h, 2. Ludwig (Ford Escort II) 1:08:22,3, 3. Hennige (Ford Escort) 1:08:49,0, 4. Wagner (BMW 2002) 3 Runden zurück, 5. Ankele (Porsche 914/6) 4 Rd. zur., 6. Wollstadt (BMW 2002 Schnit-zer) 5 Rd. zur.

Division I: Mass (Ford Capri) 151,8 km in 1:02:50,2 Stunden, Durchschnitt 144,9 km/h, 2. Stenzel (Porsche Carrera) 1:03:47,0, 3. Kelleners (Porsche Carrera) 1:03:51,2, 4. Grohs 1 Runde zurück, 5. Wisell (Porsche Carrera) 2 Rd. zur., 6. Krebs (BMW CSL) 2 Rd. zur.

Stand der Rennsportmeisterschaft nach dem vierten Rennen: 1. Ludwig 62 Punkte, 2. Stenzel 57, 3. Krebs 46, 4. Kelleners 45, 5. Heyer 40, 6. Grohs 38.

Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 30. Juli



Nein
Einmal
Mehrfach
Entstehen
Klapperg
Nein
Im Bereich
Im Bereich
An andere
Zeigt ihr V
Nein

Schein in Gefahr

Sind Polizeibeamte dazu berechtigt, den Führerschein an Ort und Stelle zu kassieren? Ein Artikel zeigt nicht nur die Problematik dieser Amtshandlung, sondern Möglichkeiten, den Schein wiederzubekommen.



Für sparsame Sparer: Renault 5 und 6 mit 850 ccm

Seit die deutschen Auto-Konsumenten kostenbewußter geworden sind, verstärken auch die ausländischen Automobilfirmen ihre Bemühungen, durch marktgerechte Angebote den eigenen Absatz anzukurbeln. Renault beispielsweise importiert die in Frankreich ohnehin zum Verkauf kommenden Billig-Versionen des R 5 und R 6, die beide mit dem 850 ccm-Triebwerk des Renault 4 ausgerüstet sind. Ein Testbericht untersucht, was die Spar-Versionen zu bieten haben.



Wie gut ist der Golf?

Der Golf, neu entwickeltes VW-Modell, ist Gegenstand eines Dauertests, den auto motor und sport über 50 000 km durchführte. Der Abschlußbericht wird die Frage beantworten, wie zuverlässig dieser neue VW ist — ein Fragebogen (siehe

☐
☐
☐
echten Straßen (Kopfsteinpflaster) im Wagen?
☐
klappe
☐
en
☐
Regen Undichtigkeiten?
☐

Faksimile) wird Golf-Besitzern Gelegenheit geben, ihre Erfahrungen der Redaktion mitzuteilen. Die Einsender nehmen an einer Verlosung teil; eine ausführliche Preisliste finden Sie in diesem Heft auf Seite 6.

Der VW-Professor

Professor Ernst Fiala, 47-jähriger Österreicher, ist einer der wichtigen Köpfe in der deutschen Autoindustrie. Ein Portrait zeigt Wesen und Wirken des VW-Entwicklungschefs.



Der GP von England, 10. Lauf zur Fahrerweltmeisterschaft, findet dieses Jahr in Silverstone statt. auto motor und sport wird über dieses Ereignis berichten und gleichzeitig in Farbe jene Formel-Autos zeigen, die beim GP von Deutschland auf dem Nürburgring starten werden.



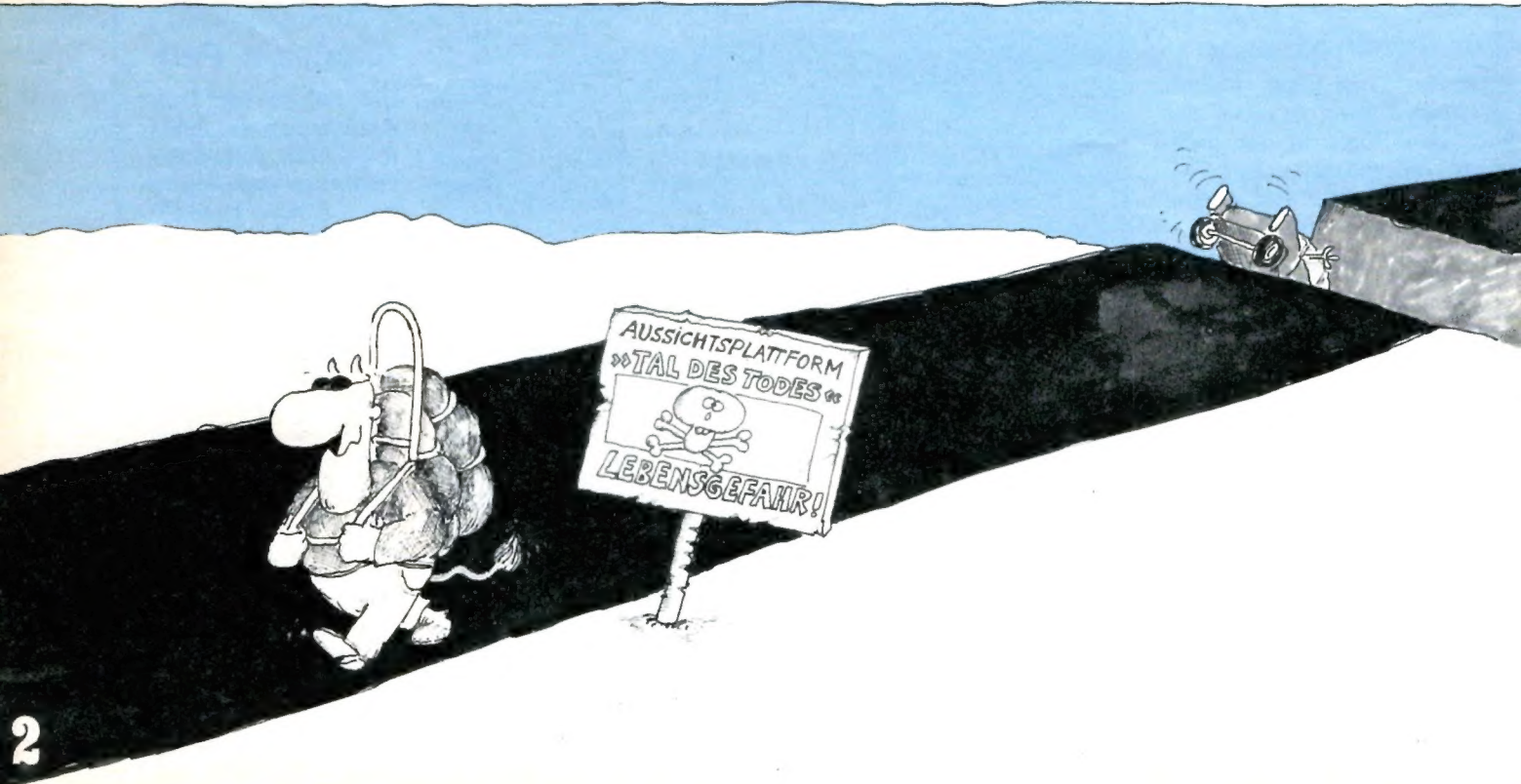
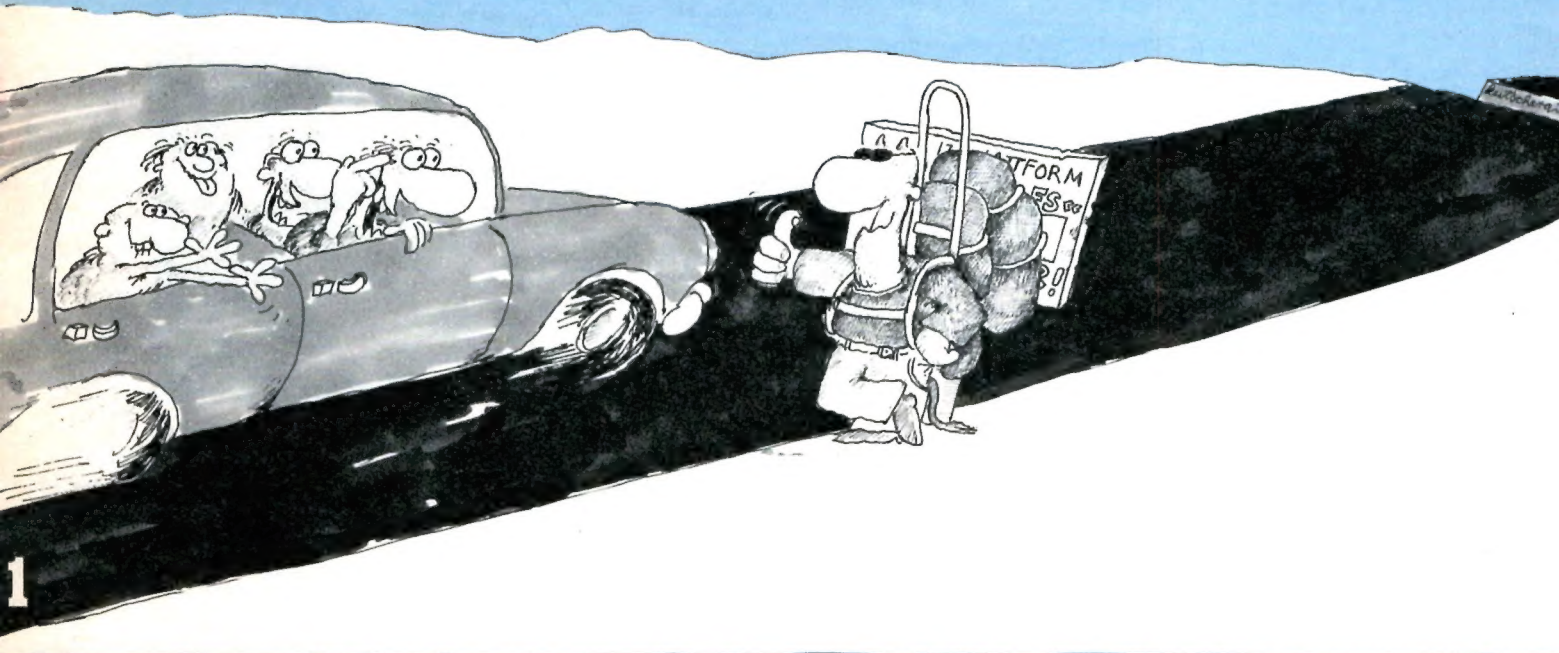
Spaß am Paß

Das Fahren von Paßstraßen bereitet selbst ungeübten Automobilisten nur noch geringe Schwierigkeiten: Geringe Steigungsprozente und guter Ausbauzustand vieler gängiger Gebirgspisten trugen dazu bei, die fahrerischen Ansprüche zu dezimieren. Doch es kann auch ganz anders sein — schwieriger und abenteuerlicher. auto motor und sport befuhr geschotterte Mut-Pisten in den Dolomiten und gibt Fahr- und Anreise-Empfehlungen.

CAR TOON

auto
motor
-sport

Anhalters Rache



Einmal dabei sein

★ Monza
★ Silverstone
★ Zeltweg
★ Mantorp Park



**Gewinnen Sie für uns einen neuen Abonnenten.
Dann haben Sie Ihr Ticket
schon halb in der Tasche.
Und dieses kernige Racing-Feuerzeug dazu.**

Wenn Sie einen neuen auto motor und sport Abonnenten gewinnen, ist Ihnen dieses Gasfeuerzeug schon sicher. Es ist besonders handlich durch seine schlanke Form. Und es funktioniert auch dann noch, wenn der Fahrtwind mal etwas kräftiger bläst.

Aber das ist noch nicht alles, was Sie bei auto motor und sport Abonnenten-Aktion gewinnen können.

Wir halten für Sie eine ganze Handvoll Freitickets bereit. Denn unter allen bis spätestens 30. 7. eingesandten Teilnahme-tickets verlosen wir vier Arcus-Taxi Flugreisen zu großen internationalen Automobil-Rennsportereignissen, deren Namen jedem Auto-Fan das Herz höher schlagen lassen.

1. Preis: Flugreise für 2 Personen zum Großen Preis von Italien in Monza 5. 9. – 7. 9. 75

Während des Fluges werden Sie von einem prominenten Rennfahrer begleitet.

2. Preis: Flugreise für 1 Person zum Großen Preis von Österreich in Zeltweg 16. 8. – 17. 8. 75

3. Preis: Flugreise für 1 Person zum Europameisterschaftslauf Formel II in Silverstone/England 29. 8. – 31. 8. 75

„Mit dem Flugzeug direkt ins Fahrerlager.“

Teilnahme-Ticket

Ich habe für auto motor und sport einen neuen Abonnenten geworben (keinen Familienangehörigen). Bitte schicken Sie mir mein Racing-Feuerzeug sofort nach Eingang der ersten Zahlung zu. Sollte ich unter den Gewinnern der ausgelosten Flugreisen sein, werde ich von Ihnen telefonisch/telegrafisch benachrichtigt.

Hier meine Anschrift:

Name, Vorname

PLZ, Wohnort

Straße

Der neue Abonnent:

Name, Vorname

PLZ, Wohnort

Straße

Ich möchte für mindestens 1 Jahr auto motor und sport von Ihnen im Abonnement beziehen zum Jahrespreis von DM 52,40 (Ausland DM 67,80) inkl. Zustellgebühren. Ich bin im letzten halben Jahr kein Abonnent von auto motor und sport gewesen. Das Abonnement beginnt ab der nächst erreichbaren Nummer. Mir ist bekannt, daß ich innerhalb einer Woche nach Bestelldatum von diesem Vertrag zurücktreten kann.

Datum

Unterschrift des neuen Abonnenten

ams 15/75

4. Preis: Flugreise für 1 Person zum Int. Tourenwagen-Rennen Mantorp Park/Schweden 22. 8. – 24. 8. 75

Eingeschlossen bei allen Reisen sind: Hin- und Rückflug, Hotelübernachtung und Frühstück, Besuch der Trainingsläufe und des Rennens. Änderungen des Flugplans vorbehalten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist ausgeschlossen. Abflugsort für alle Reisen ist Essen/Mülheim.

auto motor und sport gibt jedem seiner Leser eine doppelte Chance dabei zu sein. Mit diesem Teilnahme-Ticket. Und mit auto motor und sport.

**auto
motor
und
sport**

Einsendeschluß für die Verlosung ist der 30. 7. 75 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Coupon ausschneiden und einsenden an: MOTOR PRESSE STUTTGART 7 Stuttgart 1, Postfach 1042

Gut gelaunt
genießen



HAUS BERGMANN



Die Gute-Laune-Idee: Das HB-Bierstiefel-Set

Es besteht aus einem großen Bierstiefel (2 Liter) und fünf kleinen Bierstiefeln (0,25 Liter). Und so werden Sie HB-Bierstiefel-Besitzer: Zahlen Sie DM 24,50 auf das Postscheck-Konto Nürnberg 95013 ein. Empfänger: U. Ullrich, 8520 Buckenhof, Post Erlangen. Sie erhalten das Bierstiefel-Set per Post, die Paketzustellgebühr beträgt DM 1,50. Bestellen Sie schnell, die Menge ist begrenzt.

